



ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

6 Μαΐου 2020

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Αρ. Φύλλου 1729

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. απόφ.*658/2018

Λήψη απόφασης επί των προηγούμενων γνωστοποιήσεων κατ' άρθρο 6 παρ. 1-3 του ν. 3959/2011, που αφορούν: α) στην απόκτηση από την εταιρία με την επωνυμία ΑΤΤΙΚΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ αποκλειστικού ελέγχου επί της εταιρίας με την επωνυμία ΧΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΪΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ και β) στην απόκτηση από την εταιρία με την επωνυμία ΑΤΤΙΚΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ αποκλειστικού ελέγχου επί της εταιρίας με την επωνυμία ΧΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΪΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ μέσω συμφωνίας που συνήψε με τις ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ν.Ε.

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΣΕ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ

Συνεδρίασε στην Αίθουσα Συνεδριάσεων του 1ου ορόφου του κτηρίου των γραφείων της, επί της οδού Κότσικα 1Α, Αθήνα, την 19η Απριλίου 2018, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10:00, με την εξής σύνθεση:

Πρόεδρος: Δημήτριος Κυριτσάκης
Μέλη: Άννα Νάκου (Αντιπρόεδρος)
Βικτωρία Μερτικοπούλου,
Λευκοθέα Ντέκα (Εισηγήτρια),
Νικόλαος Ζευγώλης,
Παναγιώτης Φώτης,

Μιχαήλ Πολέμης, λόγω κωλύματος του τακτικού μέλους,
Σωτηρίου Καρκαλάκου και
Ιωάννης Πετρόγλου.

Γραμματέας: Ηλιάνα Κούτρα.

Θέμα της συνεδρίασης: Λήψη απόφασης επί των προηγούμενων γνωστοποιήσεων κατ' άρθρο 6 παρ. 1-3 του ν. 3959/2011, που αφορούν: α) στην απόκτηση από την εταιρία με την επωνυμία ΑΤΤΙΚΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ αποκλειστικού ελέγχου επί της εταιρίας με την επωνυμία ΧΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΪΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ και β) στην απόκτηση από την εταιρία με την επωνυμία ΑΤΤΙΚΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ αποκλειστικού ελέγχου επί της εταιρίας με την επωνυμία ΧΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΪΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ μέσω συμφωνίας που συνήψε με τις ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ν.Ε.

Στη συνεδρίαση η νομίμως κλητευθείσα γνωστοποιούσα εταιρία ΑΤΤΙΚΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ (δ.τ. ΑΤΤΙΚΑ GROUP) παραστάθηκε με τους νομίμους εκπροσώπους της Κυριάκο Μάγειρα (Πρόεδρος) και Σπυρίδωνα Πασχάλη (Διευθύνων Σύμβουλος) μετά των πληρεξουσίων δικηγόρων, Παναγιώτη Μπερνίτσα, Μαρίας Ανδρουλακάκη, Παναγιώτα Κρασσακοπούλου και Αρετής-Τάνιας Πατσαλιά. Επίσης, τη συζήτηση παρακολούθησαν οι Διονύσης Θεοδωράτος και Παναγιώτης Δικαίος, στελέχη της γνωστοποιούσας εταιρίας.

* Η παρούσα απόφαση εκδίδεται σε δύο (2) επιπλέον εκδόσεις με τα διακριτικά: 1) «Έκδοση για το ΦΕΚ», 2) «Έκδοση για την εταιρία ΑΤΤΙΚΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ 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' / 20.04.2011), όπως ισχύει, και τον Κανονισμό Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού (ΦΕΚ 54 Β' / 16.01.2013). Όπου ήταν δυνατό, τα στοιχεία που παραλείφθηκαν αντικαταστάθηκαν με ενδεικτικά ποσά και αριθμούς ή με γενικές περιγραφές (εντός [...]).

Πριν την έναρξη της συζήτησης της υπόθεσης, η Επιτροπή εξέτασε το υπ' αριθ. πρωτ. 191/03.04.2018 αίτημα της Εισηγήτριας της υπόθεσης Λευκοθέας Ντέκα, με το οποίο αιτήθηκε, σύμφωνα με το άρθρο 21 του Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού (ΦΕΚ/54/Β/16.01.2013), τη συνεκδίκαση της υπ' αριθ. πρωτ. 4973/11.09.2017 γνωστοποίησης κατ' άρθρο 6 παρ. 3 (α) του ν. 3959/2011 απόκτησης αποκλειστικού ελέγχου της εταιρίας με την επωνυμία ΧΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΪΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (HELLENIC SEAWAYS) από την εταιρία ΑΤΤΙΚΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ, μέσω μεταβίβασης μετοχών από την Τράπεζα Πειραιώς ΑΕ, και της υπ' αριθ. πρωτ. 6945/27.11.2017 γνωστοποίησης κατ' άρθρο 6 παρ. 3 (α) του ν. 3959/2011 απόκτησης αποκλειστικού ελέγχου της εταιρίας με την επωνυμία ΧΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΪΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ από την εταιρία ΑΤΤΙΚΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ, μέσω μεταβίβασης μετοχών από τις ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ν.Ε.

Η Επιτροπή, επί του ως άνω αιτήματος, ομόφωνα αποφάσισε (χωρίς την ψήφο της Εισηγήτριας Λευκοθέας Ντέκα), τη συνεκδίκαση των υπ' αριθ. πρωτ. 4973/11.09.2017 και 6945/27.11.2017 γνωστοποιήσεων κατ' άρθρο 6 παρ. 3 (α) του ν. 3959/2011.

Επί της κρινόμενης υπόθεσης υποβλήθηκε ένα υπόμνημα τρίτου, σύμφωνα με το άρθρο 23 παρ. 3 του Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ε.Α και συγκεκριμένα της εταιρίας «ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ν.Ε.» με ημερομηνία κατάθεσης, 13.04.2018 (αριθ. πρωτ. 205), η οποία ζητεί από την Επιτροπή να λάβει υπόψη το υπόμνημά της κατά τη λήψη της απόφασής της.

Στη συνέχεια η Επιτροπή προχώρησε στην συζήτηση της υπόθεσης με την ανάπτυξη των υπ' αριθ. πρωτ. 1933/23.04.2018 και 1947/23.04.2018 γραπτών εισηγήσεων επί της υπόθεσης από την Εισηγήτρια Λευκοθέα Ντέκα, η οποία πρότεινε για τους λόγους που αναφέρονται αναλυτικά στις Εισηγήσεις, τη μη έγκριση των υπ' αρ. πρωτ. 4973/11.09.2017 και 6945/27.11.2017 γνωστοποιηθέντων σχεδίων συγκέντρωσης, υπό την επιφύλαξη κατάλληλης και επαρκούς δέσμης δεσμεύσεων που τυχόν προταθούν από τη γνωστοποιούσα.

Ακολούθως, τον λόγο έλαβαν οι νόμιμοι εκπρόσωποι και οι πληρεξούσιοι δικηγόροι της γνωστοποιούσας εταιρίας, οι οποίοι δήλωσαν ότι είναι διατεθειμένοι να αναλάβουν δεσμεύσεις, σύμφωνα με το άρθρο 8 παρ. 8 του ν. 3959/2011 και προς τούτο κατέθεσαν στην Γραμματεία της Ολομέλειας, πριν την έναρξη της συνεδρίασης, το υπ' αριθ. πρωτ. 214/19.04.2018 έντυπο γνωστοποίησης ανάληψης δεσμεύσεων. Η Επιτροπή προκειμένου να εξετάσει τις προτεινόμενες δεσμεύσεις, διέκοψε την παρούσα συνεδρίαση και συνέχισε την ακροαματική διαδικασία, την 23^η Απριλίου 2018 και 25^η Απριλίου 2018, οπότε και ολοκληρώθηκε η συζήτηση της υπόθεσης με την κατάθεση από τη γνωστοποιούσα βελτιωμένου κειμένου δεσμεύσεων (αρ. πρωτ. 222/25.04.2018).

Η Επιτροπή, την 25^η Απριλίου 2018, μετά την ολοκλήρωση της ακροαματικής διαδικασίας, αφού αποχώρησαν από την αίθουσα το ενδιαφερόμενο μέρος και οι υπηρεσιακοί παράγοντες, προχώρησε σε διάσκεψη επί τη υπόθεσης, με τη συμμετοχή της Εισηγήτριας Λευκοθέας Ντέκα, η οποία δεν έλαβε μέρος στην ψηφοφορία, και αφού έλαβε υπόψη τις υπ' αριθ. πρωτ. 1933/23.04.2018 και 1947/23.04.2018 Εκθέσεις της αρμόδιας Εισηγήτριας, τα στοιχεία του φακέλου της κρινόμενης υπόθεσης, το ισχύον νομικό πλαίσιο, τις τελικές διαμορφωθείσες δεσμεύσεις, τις οποίες πρότεινε να αναλάβει η γνωστοποιούσα με το υπ' αριθ. πρωτ. 222/25.04.2018 έγγραφό της,

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ

1. Η εταιρία με την επωνυμία ΑΤΤΙΚΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ και το διακριτικό τίτλο ΑΤΤΙΚΑ GROUP (εφεξής και «ΑΤΤΙΚΑ», «γνωστοποιούσα» ή «εξαγοράζουσα») γνωστοποίησε στην Επιτροπή Ανταγωνισμού (εφεξής και «ΕΑ») στις 11.09.2017 (εφεξής και «Πρώτη Γνωστοποίηση» ή «Γνωστοποίηση 1») την απόκτηση του αποκλειστικού ελέγχου επί της εταιρίας ΧΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΪΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ και το διακριτικό τίτλο HELLENIC SEAWAYS (εφεξής και «HSW») δυνάμει της από 11.08.2017 Σύμβασης Πώλησης Μετοχών (εφεξής και «Σύμβαση 1»), που υπεγράφη μεταξύ, αφενός, της ΑΤΤΙΚΑ και, αφετέρου, της ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε. και της εταιρείας OPERSIONO ENTERPRISES LIMITED (εφεξής από κοινού ως «Πωλητές»), μέσω της απόκτησης 37.789.833 μετοχών της HSW, που αντιστοιχούν σε ποσοστό 48,69% του μετοχικού κεφαλαίου της (43,48% από την ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ και 5,21% από την OPERSIONO ENTERPRISES LIMITED), ενώ είχε προηγηθεί την ίδια ημέρα η απόκτηση από την εξαγοράζουσα ποσοστού 1,61% επί της ΑΤΤΙΚΑ από την ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε. (εφεξής και «ΑΝΕΚ») και τον Γεώργιο Βαρδινογιάννη του Ιωάννη δυνάμει δύο συμβάσεων μεταβίβασης μετοχών (εφεξής και «Συμβάσεις ΑΝΕΚ & Γ. Βαρδινογιάννη» και χωριστά της ΑΝΕΚ ως «Σύμβαση 2» και του Γ. Βαρδινογιάννη ως «Σύμβαση 3»), που συνάφθηκαν μεταξύ αφενός της BLUE STAR FERRIES ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. (θυγατρική εταιρία κατά 100% της Attica) (εφεξής και «BLUE STAR FERRIES») και αφετέρου η πρώτη της ΑΝΕΚ κι η δεύτερη του Γεωργίου Βαρδινογιάννη. Στη συνέχεια, την 27.11.2017 (εφεξής και «Δεύτερη Γνωστοποίηση») γνωστοποίησε στην Επιτροπή Ανταγωνισμού την απόκτηση αποκλειστικού ελέγχου επί της HSW, δυνάμει του από 26.10.2017 Ιδιωτικού Συμφωνητικού (εφεξής το «Ιδιωτικό Συμφωνητικό»), που υπεγράφη μεταξύ, αφενός, της ΑΤΤΙΚΑ και, αφετέρου, της ανήκουσας στον Όμιλο Grimaldi εταιρίας ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ν.Ε. (εφεξής ως «Πωλητής» ή «Μινωϊκές» ή «ΜΙΝΟΑΝ»), μέσω της μεταβίβασης από τις Μινωϊκές 37.667.504 μετοχών επί της HSW, που αντιστοιχούν σε ποσοστό 48,53% επί του μετοχικού κεφαλαίου αυτής.

Α. ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟΥ

Α.1. ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

2. Σύμφωνα με το άρθρο 6 παρ. 1 και 2 του ν. 3959/2011, κάθε συγκέντρωση επιχειρήσεων πρέπει να γνωστοποιείται στην Επιτροπή Ανταγωνισμού μέσα σε τριάντα ημέρες από τη σύναψη της συμφωνίας ή τη δημοσίευση της προσφοράς ή ανταλλαγής ή την ανάληψη

υποχρέωσης για την απόκτηση συμμετοχής, που εξασφαλίζει τον έλεγχο της επιχείρησης, όταν ο συνολικός κύκλος εργασιών όλων των επιχειρήσεων που συμμετέχουν στη συγκέντρωση κατά το άρθρο 10 του ν. 3959/2011 ανέρχεται, στην παγκόσμια αγορά, τουλάχιστον σε εκατόν πενήντα εκατομμύρια (150.000.000) ευρώ και δύο τουλάχιστον από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιούν, η καθεμία χωριστά, συνολικό κύκλο εργασιών άνω των δεκαπέντε εκατομμυρίων (15.000.000) ευρώ στην ελληνική αγορά.

3. Η προθεσμία των τριάντα ημερών αρχίζει από την επέλευση της πρώτης από τις πράξεις που αναφέρονται ανωτέρω.
4. Υποχρέωση σε γνωστοποίηση έχουν:
 - (α) στις συγκεντρώσεις που οδηγούν σε συγχώνευση κατά την έννοια της περίπτωσης α' της παραγράφου 2 του άρθρου 5 ή σε απόκτηση κοινού ελέγχου κατά την έννοια της περίπτωσης β' της παραγράφου 2 του άρθρου 5 του ν. 3959/2011, από κοινού οι επιχειρήσεις που συμμετέχουν στις πράξεις αυτές και
 - (β) σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, το πρόσωπο ή η επιχείρηση που αποκτά τον έλεγχο στο σύνολο ή σε τμήματα μιας ή περισσότερων επιχειρήσεων.

Α.2. ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

5. Κατά το άρθρο 5 παρ. 2 του ν. 3959/2011, συγκέντρωση επιχειρήσεων πραγματοποιείται όταν προκύπτει μόνιμη μεταβολή του ελέγχου, μεταξύ άλλων, στην περίπτωση κατά την οποία ένα ή περισσότερα πρόσωπα που ελέγχουν ήδη τουλάχιστον μία επιχείρηση, ή μία ή περισσότερες επιχειρήσεις, αποκτούν άμεσα ή έμμεσα τον έλεγχο του συνόλου ή τμημάτων μιας ή περισσότερων άλλων επιχειρήσεων, με την αγορά τίτλων ή στοιχείων του ενεργητικού, με σύμβαση ή με άλλο τρόπο¹. Σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ. 3 του ίδιου νόμου, ο έλεγχος απορρέει από δικαιώματα, συμβάσεις ή άλλα μέσα, τα οποία παρέχουν τη δυνατότητα καθοριστικής επίδρασης στη δραστηριότητα μιας επιχείρησης, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών πραγματικών ή νομικών συνθηκών. Βάσει των ανωτέρω, πυρήνας της έννοιας της συγκέντρωσης είναι η απόκτηση ελέγχου οποιασδήποτε μορφής (αποκλειστικός ή κοινός) και με οποιοδήποτε τρόπο (άμεσα ή έμμεσα, *de jure* ή *de facto*), ενώ ως έλεγχος νοείται η δυνατότητα καθοριστικής επίδρασης στη δραστηριότητα μιας επιχείρησης.
6. Στο πλαίσιο αυτό, μία μόνη πράξη συγκέντρωσης ως άμεση ή έμμεση απόκτηση ελέγχου επί επιχείρησης μπορεί να πραγματοποιείται σε ένα, δύο ή περισσότερα στάδια μέσω μίας, δύο ή περισσότερων συναλλαγών², αδιάφορο δε είναι αν τα μέρη, κατά την κοινοποίηση της πράξης συγκέντρωσης στην αρχή ανταγωνισμού, σχεδιάζουν να πραγματοποιήσουν ή έχουν ήδη πραγματοποιήσει ορισμένες από τις συναλλαγές που οδηγούν στην απόκτηση ελέγχου, εφόσον δεν έχει επέλθει απόκτηση ελέγχου και συνακόλουθα υλοποίηση της συγκέντρωσης³.

¹ Αντίστοιχου περιεχομένου είναι και το άρθρο 3 του Κανονισμού 139/2004 του Συμβουλίου για τον έλεγχο των Συγκεντρώσεων, ΕΕ 2004 L24/1.

² Βλ. ΠΕΚ Τ- 282/02, *Cementbouw*, σκ. 104 και 109. Βλ. επίσης Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση της Επιτροπής για θέματα δικαιοδοσίας βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων, ΕΕ. 2008 C 95/01 (εφεξής «Κωδικοποιημένη Ανακοίνωση»), παρ. 38 επ.

³ Στο πλαίσιο αυτό έχει κριθεί ότι εάν πραγματοποιηθεί η απόκτηση ποσοστού συμμετοχής, ως μέρους συγκέντρωσης, το οποίο δεν παρέχει, καθαυτό, δυνατότητα ελέγχου κατά την έννοια του άρθρου 3 του Κανονισμού περί συγκεντρώσεων και αντίστοιχα της παρ. 2 του άρθρου 5 του Ν. 3959/2011, αυτό από μόνο του και εφόσον δεν υλοποιηθούν οι επόμενες πράξεις, με τις οποίες συνολικά θα μεταβληθεί ο έλεγχος, δεν συνιστά

Σε κάθε περίπτωση, εναπόκειται στην αρχή ανταγωνισμού να εκτιμήσει υπό τις συγκεκριμένες περιστάσεις, αν οι συναλλαγές αυτές συνιστούν διακριτές πράξεις, η τελευταία από τις οποίες και μόνο οδηγεί σε απόκτηση ελέγχου επί της εξαγοραζόμενης επιχείρησης (απόκτηση ελέγχου με μια μόνο πράξη), ή αν είναι στενά συναφείς, οπότε συνιστούν μια μόνη ενιαία πράξη συγκέντρωσης («ενιαία πράξη συγκέντρωση»), κατά την έννοια των προαναφερόμενων διατάξεων (απόκτηση ελέγχου μέσω πλειόνων πράξεων)⁴. Στην τελευταία αυτή περίπτωση, ως συγκέντρωση θεωρείται το σύνολο των πράξεων που οδηγεί σε μόνιμη μεταβολή του ελέγχου με την απόκτηση της δυνατότητας καθοριστικού επηρεασμού της δραστηριότητας της εξαγοραζόμενης επιχείρησης.

7. Κατά την ανωτέρω αξιολόγηση εκτιμάται σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση αν οι εκάστοτε πλείονες συναλλαγές είναι αλληλεξαρτώμενες, υπό την έννοια ότι η μία συναλλαγή δεν θα πραγματοποιούνταν χωρίς την άλλη⁵. Προς τούτο, λαμβάνεται υπόψη η οικονομική πραγματικότητα πίσω από τις σχετικές πράξεις και, ως εκ τούτου, ο οικονομικός σκοπός που επιδιώκουν τα μέρη. Αλληλεξάρτηση υφίσταται εάν οι σχετικές νομικά αυτοτελείς πράξεις συνδέονται *de jure*, δηλαδή μέσω αμοιβαίων όρων, ή *de facto*, ήτοι από οικονομική άποψη εφόσον ενόψει των οικονομικών στόχων που επιδιώκουν τα μέρη καθεμία από τις συναλλαγές εξαρτάται κατ' ανάγκη από τη σύναψη των άλλων⁶. Συνεκτιμώνται, επίσης, τυχόν δηλώσεις των ίδιων των μερών και η ταυτόχρονη σύναψη των σχετικών συμφωνιών⁷. Η ταυτόχρονη πραγματοποίηση πολλών συναλλαγών δεν είναι κατ' ανάγκη καθοριστική για να κριθεί τυχόν μεταξύ τους αλληλεξάρτηση⁸, αντιστρόφως, ωστόσο, σε περίπτωση έλλειψης συγχρονισμού δυσχερώς μπορεί να συναχθεί ότι υπάρχει αλληλεξάρτηση περισσότερων πράξεων *de facto*, ενώ σε μια τέτοια περίπτωση αμφίβολη είναι και η αλληλεξάρτηση πράξεων που συνδέονται *de jure* με αμοιβαίους όρους⁹. Εξάλλου, για το σκοπό της αξιολόγησης της ύπαρξης αλληλεξάρτησης μεταξύ περισσότερων νομικά αυτοτελών πράξεων, δεν ασκεί επιρροή το γεγονός ότι η πρώτη εξ αυτών προηγήθηκε κατά ορισμένα λεπτά, ή ακόμη και κατά ορισμένες ώρες, της δεύτερης¹⁰.
8. Πέραν των περιπτώσεων *de jure* ή *de facto* αλληλεξάρτησης, στενά συναφείς μεταξύ τους είναι, επίσης, και ως εκ τούτου προκύπτει ενιαία συγκέντρωση στις περιπτώσεις όπου ο έλεγχος αποκτάται με μια σειρά πράξεων σε τίτλους από έναν ή περισσότερους πωλητές, οι οποίες λαμβάνουν χώρα μέσα σε εύλογα σύντομο χρονικό διάστημα¹¹. Η συγκέντρωση στις περιπτώσεις αυτές, δεν συνίσταται στην απόκτηση «μίας και αποφασιστικής», της τελευταίας

συγκέντρωση πραγματοποιηθείσα κατά τις προαναφερόμενες διατάξεις, αλλά συντέλεση μιας επιμέρους νομικής πράξης, η οποία είναι αυτοτελής και αυθύπαρκτη και η οποία δεν αποτελεί αφεαυτής συγκέντρωση. Βλ. ΠΕΚ Τ- 411/07, *Aer Lingus*, σκ. 64.

⁴ Βλ. ΠΕΚ Τ- 282/02, *Cementbouw*, σκ. 105, Τ- 411/07, *Aer Lingus*, σκ. 63, και Τ- 704/14, *Marine Harvest*, σκ. 111 και 113. Βλ. και αιτιολογική σκέψη 20 Κανονισμού 139/2004.

⁵ Βλ. ΠΕΚ Τ- 282/02, *Cementbouw*, σκ. 107.

⁶ Βλ. παρ. 43 της Κωδικοποιημένης Ανακοίνωσης.

⁷ Βλ. απόφαση Επιτροπής COMP/M.2650 — Haniel/Cementbouw/JV (CVK), παρ. 20 – 23, απόφαση της Επιτροπής COMP/M.4521 — LGI/Telenet, παρ. 8 και 10 επ.

⁸ Βλ. ΠΕΚ Τ- 282/02, *Cementbouw*, σκ. 133.

⁹ Βλ. παρ. 43 της Κωδικοποιημένης Ανακοίνωσης.

¹⁰ Βλ. ΠΕΚ Τ- 282/02, *Cementbouw*, σκ. 142.

¹¹ Βλ. τρίτη περίοδο της αιτιολογικής σκέψης 20 του Κανονισμού 139/2004 και ΠΕΚ Τ 704/14, *Marine Harvest ASA*, σκ. 96.

χρονικά, συμμετοχής, αλλά συντίθεται από όλες τις αποκτήσεις τίτλων που πραγματοποιήθηκαν εντός εύλογα σύντομου χρονικού διαστήματος και οδήγησαν στην απόκτηση ελέγχου¹². Εφόσον, ωστόσο, η απόκτηση ελέγχου επέλθει πριν την ολοκλήρωση της σειράς αυτής πράξεων σε τίτλους, οι πράξεις που ακολουθούν δεν συνιστούν συγκέντρωση¹³.

A.3. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

9. Το κριτήριο του ουσιαστικού ελέγχου συγκεντρώσεων επιχειρήσεων βάσει του ν. 3959/2011 διαλαμβάνει το άρθρο 7 παρ. 1, σύμφωνα με το οποίο απαγορεύεται κάθε συγκέντρωση επιχειρήσεων, η οποία μπορεί να περιορίσει σημαντικά τον ανταγωνισμό στην εθνική αγορά ή σε ένα σημαντικό τμήμα της, ιδίως με τη δημιουργία ή ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης. Για την εκτίμηση αυτή λαμβάνονται υπόψη τα κριτήρια της παρ. 2 του ίδιου άρθρου.

A.3.1. ΟΡΙΖΟΝΤΙΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

A.3.1.1. ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

10. Συγκεκριμένα, κατά την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, ήτοι συγκεντρώσεων στις οποίες συμμετέχουν επιχειρήσεις που αποτελούν πραγματικούς ή δυνητικούς ανταγωνιστές στην ίδια σχετική αγορά¹⁴, η Επιτροπή Ανταγωνισμού εκτιμά:
- (α) αν καταργούνται σημαντικές ανταγωνιστικές πιέσεις σε μία ή περισσότερες επιχειρήσεις, οι οποίες ως εκ τούτου θα έχουν αυξημένη ισχύ στην αγορά, χωρίς να καταφύγουν σε συντονισμό της συμπεριφοράς τους (επιπτώσεις μη συντονισμένης συμπεριφοράς). Σημειώνεται ότι συγκέντρωση επιχειρήσεων σε ολιγοπωλιακή αγορά η οποία οδηγεί στην κατάργηση σημαντικών ανταγωνιστικών πιέσεων που ασκούσαν προηγουμένως μεταξύ τους τα μέρη, σε συνδυασμό με τη μείωση της ανταγωνιστικής πίεσης επί των υπολοίπων ανταγωνιστών δύναται να περιορίσει σημαντικά τον ανταγωνισμό, ακόμα και αν υπάρχει ελάχιστη πιθανότητα συντονισμού μεταξύ των μελών του ολιγοπωλίου¹⁵,
- (β) αν μεταβάλλεται η φύση του ανταγωνισμού ούτως ώστε επιχειρήσεις που προηγουμένως δεν συντόνιζαν τη συμπεριφορά τους, να είναι πλέον πιθανότερο να τη συντονίζουν και να αυξάνουν τις τιμές ή με άλλο τρόπο να βλάπτουν τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό. Μια συγκέντρωση μπορεί, επίσης, να καταστήσει τον συντονισμό ευκολότερο, σταθερότερο ή αποτελεσματικότερο για τις επιχειρήσεις που συντόνιζαν τη συμπεριφορά τους και πριν από τη συγκέντρωση (επιπτώσεις συντονισμένης συμπεριφοράς)¹⁶.
11. Κατά την εκτίμηση των εν λόγω επιπτώσεων, η Επιτροπή Ανταγωνισμού λαμβάνει υπόψη της έναν αριθμό παραγόντων και συνθηκών οι οποίοι/ες εκτίθενται συνοπτικά κατωτέρω. Οι εν λόγω παράγοντες δεν αποτελούν έναν «κατάλογο» που εφαρμόζεται μηχανικά σε κάθε

¹² Βλ παρ. 48 της Κωδικοποιημένης Ανακοίνωσης.

¹³ Βλ. ΠΕΚ Τ 704/14, *Marine Harvest ASA*, σκ. 109 επ.

¹⁴ Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, ΕΕ 2004 C 31/03, παρ. 5.

¹⁵ Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 25. Οι ως άνω σχετικές Κατευθυντήριες Γραμμές ακολουθούνται και από την Επιτροπή Ανταγωνισμού κατά την ερμηνεία και εφαρμογή του ουσιαστικού κριτηρίου αξιολόγησης των οριζόντιων συγκεντρώσεων του άρθρου 7 παρ. 1 και 2 του ν. 3959/2011.

¹⁶ Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 25.

περίπτωση. Η ανάλυση κάθε συγκεκριμένης υπόθεσης από πλευράς ανταγωνισμού βασίζεται σε μία γενική αξιολόγηση των προβλεπόμενων επιπτώσεων της συγκέντρωσης λαμβάνοντας υπόψη τους όποιους από τους κατωτέρω εκάστοτε σχετικούς παράγοντες και συνθήκες, καθώς τούτο δεν είναι πάντοτε στο σύνολό τους κρίσιμοι για την εξέταση κάθε συγκέντρωσης. Ως εκ τούτου είναι πιθανό να μην χρειαστεί να αναλυθούν εξίσου λεπτομερώς όλα τα δεδομένα μίας υπόθεσης¹⁷.

A.3.1.2. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΜΗ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΕΝΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ

12. Κατά την εκτίμηση των εν λόγω επιπτώσεων, η Επιτροπή συνεκτιμά ιδίως τους ακόλουθους παράγοντες:
13. *Υψηλά μερίδια αγοράς*: Τα μερίδια αγοράς και τα επίπεδα συγκέντρωσης αποτελούν χρήσιμες πρώτες ενδείξεις για τη διάρθρωση της αγοράς και τη σπουδαιότητα τόσο των συμμετεχόντων μερών όσο και των ανταγωνιστών τους από πλευράς ανταγωνισμού¹⁸. Όσο μεγαλύτερο είναι το μερίδιο αγοράς της ενιαίας οντότητας μετά τη συγκέντρωση, τόσο πιθανότερο είναι η συγκέντρωση να οδηγήσει σε σημαντική αύξηση της ισχύος της στην αγορά. Τα πολύ μεγάλα μερίδια (άνω του 50%) μπορεί καθ' εαυτά να μαρτυρούν την ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης στην αγορά¹⁹. Μία συγκέντρωση στην οποία συμμετέχει μία επιχείρηση με μερίδιο αγοράς που θα παραμείνει κάτω του 50% μετά την πραγματοποίησή της, δύναται να δημιουργεί προβλήματα ανταγωνισμού λαμβανομένων υπόψη και των λοιπών παραγόντων και ανταγωνιστικών συνθηκών στις σχετικές αγορές προϊόντος^{20,21,22}. Μερίδια της ανωτέρω τάξης αξιολογείται ότι δεν δημιουργούν προβλήματα στον ανταγωνισμό, ιδίως όταν συντρέχουν ένας ή περισσότεροι από τους κατωτέρω παράγοντες²³: (α) το επαυξητικό μερίδιο είναι χαμηλό, κατά κανόνα χαμηλότερο του 5%²⁴ και, υπό συγκεκριμένες συνθήκες, μεταξύ 5 - 10%²⁵, (β) η ενιαία οντότητα θα αντιμετωπίσει ανταγωνισμό από εταιρίες με υψηλά μερίδια αγοράς²⁶, ενώ ειδικώς η απόσταση από τον επόμενο ανταγωνιστή αποτελεί σημαντικό

¹⁷ Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 13.

¹⁸ Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 14.

¹⁹ Βλ. ΠΕΚ T-221/95, *Endemol*, σκ. 134, T-102/96, *Gencor*, σκ. 205 και T-210/01, *General Electric*, σκ. 570-574. Βλ. επίσης αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.3732 -Procter & Gamble/Gillette, παρ.19-20, 22-24, M.774 -St Gobain/Wacker/NOM, παρ. 223, M.3197 -CANOVER/CINVEN/BERTELSMANN-SPRINGER, παρ. 60-63, και M.4494 -EVRAZ/HIGHVELD, παρ. 91-93. Βλ. και E.A. 434/V/2009, παρ. 28.

²⁰ Μεταξύ των οποίων η ισχύς και ο αριθμός των ανταγωνιστών, η ύπαρξη περιορισμών παραγωγικής ικανότητας ή ο βαθμός στον οποίο τα προϊόντα των συμμετεχουσών επιχειρήσεων αποτελούν στενά υποκατάστατα.

²¹ Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 17.

²² Βλ. περιπτώσεις όπου η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει κρίνει ότι συγκεντρώσεις που καταλήγουν στη δημιουργία επιχειρήσεων με μερίδιο αγοράς μεταξύ 40 και 50%, και σε ορισμένες περιπτώσεις κάτω από 40%, οδηγούν στη δημιουργία ή στην ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης σε Κατευθυντήριες Γραμμές για τις οριζόντιες συγκεντρώσεις, παρ. 17, με παραπομπή σε απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.2337- NESTLE / RALSTON PURINA, παρ. 48-50. Βλ. ομοίως αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.3829 -MAERSK / PONL, παρ. 100-119, και M. 3149 -PROCTER & GAMBLE / WELLA, παρ. 50.

²³ Βλ. ενδεικτικά αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.1882 -Pirelli/BICC, παρ. 69-80, και M.2502 -Cargill/Cerestar, παρ. 19.

²⁴ Βλ. αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.2373 -COMPASS / SELECTA, παρ. 29, M.2643 -BLACKSTONE / CDPQ / DETEKS BW, παρ. 13-15, M.2740 -SCOTTISH & NEWCASTLE/HARTWALL, παρ. 12, και M.1859 -ENI / GALP, παρ. 16.

²⁵ Βλ. αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.3571 -IBM / MAERSKDATA / DMDATA, παρ. 32, και M.1601, AlliedSignal/Honeywell, παρ. 87-88.

²⁶ Βλ. αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.1859 -ENI / GALP, παρ. 16, και M.2609 -HP / COMPAQ, παρ. 36.

παράγοντα αξιολόγησης²⁷, ακόμη κι όταν τα μερίδια αγοράς υπερβαίνουν το 50%²⁸ και (γ) η ενιαία οντότητα θα υφίσταται ισχυρές ανταγωνιστικές πιέσεις από νεοεισερχόμενες εταιρίες ή πελάτες²⁹. Συγκεντρώσεις που οδηγούν σε μερίδια αγοράς μεταξύ 25-40% δεν προκαλούν κατά κανόνα προβλήματα μη συντονισμένων αποτελεσμάτων, ιδίως εφόσον υφίστανται στις σχετικές αγορές ισχυροί ανταγωνιστές, καθώς και μικρότεροι ανταγωνιστές³⁰, συνεκτιμώμενης της απόστασης των μεριδίων αγοράς μεταξύ της ενιαίας οντότητας και των επόμενων ανταγωνιστών³¹.

14. Έτσι, επιπλέον του ύψους του μεριδίου αγοράς της ενιαίας οντότητας, συνεκτιμάται και η δυνατότητα των εναπομεινάντων ανταγωνιστών να ασκήσουν ανταγωνιστική πίεση στην ενιαία οντότητα και συνεπώς η σχέση μεταξύ των μεριδίων αγοράς των συμμετεχουσών στη συγκέντρωση επιχειρήσεων και των ανταγωνιστών τους (και ιδιαίτερα αυτών που κατέχουν την επόμενη θέση από απόψεως μεγέθους)³². Σύμφωνα με την πρακτική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, προβλήματα ανταγωνισμού έχουν διαπιστωθεί σε περιπτώσεις όπου η απόσταση ανάμεσα στην ενιαία οντότητα και τον επόμενο ανταγωνιστή κυμαίνεται από 20% έως και 50%³³, ιδίως εφόσον οι ανταγωνιστές αυτού του μεγέθους δεν έχουν τη δυνατότητα να ικανοποιήσουν τυχόν ζήτηση που θα προέλθει από τις συμμετέχουσες, λόγω ακριβώς του μεγέθους τους³⁴.
15. Εάν τα μερίδια αγοράς είναι μεταβλητά λαμβάνονται υπόψη ιστορικά στοιχεία. Οι μεταβολές των ιστορικών μεριδίων αγοράς συνιστούν ένδειξη για τις ανταγωνιστικές διεργασίες και για την πιθανή μελλοντική σπουδαιότητα των διαφόρων ανταγωνιστών. Σε κάθε περίπτωση, η εξέλιξη των μεριδίων αγοράς ερμηνεύεται υπό το πρίσμα των πιθανολογούμενων συνθηκών και των ειδικών χαρακτηριστικών έκαστης αγοράς (π.χ. δυναμικός χαρακτήρας αγοράς, ασταθής διάρθρωση λόγω καινοτομίας ή ανάπτυξης)³⁵.
16. Λοιποί παράγοντες που συνεκτιμώνται κατά την αξιολόγηση των δυνατοτήτων άσκησης ανταγωνιστικής πίεσης είναι η εξέλιξη των μεριδίων αγοράς των ανταγωνιστών κατά τα τελευταία έτη, οι δυνατότητες αύξησης της παραγωγικής ικανότητας εκ μέρους αντίπαλων επιχειρήσεων, η ύπαρξη ή μη σημαντικών εμποδίων εισόδου, ο βαθμός ανάπτυξης της αγοράς τα τελευταία χρόνια³⁶, και τυχόν δεσμοί μεταξύ της ενιαίας οντότητας και των ανταγωνιστών,

²⁷ Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.2033 -Metso/Svedala, παρ. 189, 197.

²⁸ Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.3083 -GE/Instrumentarium, παρ. 116. Βλ. ΔΕΚ, *Hoffmann-La Roche & Co*, σκ. 41.

²⁹ Βλ. αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.2072 -Phillip Morris/Nabisco, παρ.23-27, και M.2901, *Magna/Donnelly*, παρ.16.

³⁰ Βλ. ενδεικτικά απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.3267 -CRH/CEMENTBOUW, παρ. 21-22.

³¹ Βλ. ενδεικτικά αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.3191 -Philip Morris/Papastratos, παρ. 17-19, M.2544 -MASTERFOODS/ROYAL CHAIN, παρ. 75, και M.1990 -UNILEVER/BESTFOODS, παρ. 104-105.

³² Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.2187 -CVC/Lenzing, παρ. 137 (και νομολογία στην οποία παραπέμπει).

³³ Επί απόστασης της τάξης του 30% βλ. ενδεικτικά αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.3197 -CANDOVER / CINVEN /BERTELSMANNSPRINGER, παρ. 60, και M.1741 -MCI WorldCom/Sprint, παρ. 117.

³⁴ Επί της εν λόγω προβληματικής βλ. αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.2033 -Metso/Svedala, παρ. 189 και 197, και M.3083 -GE/Instrumentarium, παρ. 116.

³⁵ Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 15. Βλ. αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.2922 -Pfizer/Pharmacia, παρ. 65-74, M. 458 -Electrolux/AEG, παρ. 26 και M.9 -Fiat/Ford, παρ. 28.

³⁶ Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 33-34.

η ύπαρξη των οποίων αξιολογείται ότι αποθαρρύνει τους τελευταίους από την άσκηση ανταγωνιστικής πίεσης. Τέτοιοι δεσμοί έχει θεωρηθεί ότι είναι οι ελέγχουσες συμμετοχές σε κοινές επιχειρήσεις, οι μειοψηφικές και μη ελέγχουσες μετοχικές συμμετοχές σε ανταγωνιστή, καθώς και τυχόν συμφωνίες συνεργασίας μεταξύ ανταγωνιστών (π.χ. διανομής, παραγωγής)³⁷.

17. *Επίπεδα συγκέντρωσης (δείκτης HHI)*: Ο δείκτης Herfindahl-Hirschman (HHI) δίνει μια εικόνα του βαθμού συγκέντρωσης της υπό εξέταση αγοράς. Η αρχή ανταγωνισμού είναι ελάχιστα πιθανό να διαπιστώσει οριζόντια προβλήματα ανταγωνισμού σε μια συγκέντρωση με δείκτη $HHI > 2000$ μονάδων και βαθμό μεταβολής του δείκτη (Δ) μικρότερο των 150 μονάδων, ή σε μια συγκέντρωση με δείκτη που κυμαίνεται στο διάστημα $1000 < HHI < 2000$ μονάδων και ΔHHI μικρότερο των 250 μονάδων. Τέλος, όταν ο δείκτης HHI είναι μικρότερος των 1000 μονάδων, τότε θεωρείται ότι ο βαθμός συγκέντρωσης μετά την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης είναι πάρα πολύ χαμηλός στη σχετική αγορά προϊόντος που αφορά³⁸. Στην ακραία περίπτωση όπου η αγορά είναι μονοπωλιακή (και λειτουργεί σε αυτή μία μόνο επιχείρηση με μερίδιο ίσο με 100%), ο δείκτης λαμβάνει τιμή ίση με 10.000 μονάδες. Ο δείκτης HHI λαμβάνει υπόψη του τόσο τον αριθμό των επιχειρήσεων όσο και την ανισότητα των μεριδίων αγοράς, ενώ κατά τον υπολογισμό του λαμβάνονται υπόψη στοιχεία από όλες τις επιχειρήσεις του κλάδου, είναι δε ιδιαίτερα ευαίσθητος στα μερίδια αγοράς των μεγαλύτερων επιχειρήσεων λόγω του τετραγωνισμού των μεριδίων αγοράς³⁹.
18. *Εγγύτητα ανταγωνιστών*: Ορισμένα προϊόντα/υπηρεσίες είναι πλησιέστερα υποκατάστατα απ' ό,τι άλλα που ανήκουν στην ίδια αγορά προϊόντος/ υπηρεσιών⁴⁰. Όσο μεγαλύτερη είναι η δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των προϊόντων/υπηρεσιών των συμμετεχουσών επιχειρήσεων, τόσο πιθανότερο είναι οι τελευταίες να αυξήσουν σημαντικά τις τιμές τους. Επομένως, μια συγκέντρωση έχει λιγότερες πιθανότητες να παρακωλύει σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό, ιδίως με τη δημιουργία ή ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης, όταν υπάρχουν πολλές δυνατότητες υποκατάστασης μεταξύ των προϊόντων των συμμετεχουσών επιχειρήσεων και εκείνων που προσφέρουν οι ανταγωνιστές⁴¹.
19. *Εναλλακτικές επιλογές εφοδιασμού*: Η δυσκολία των πελατών των συμμετεχουσών επιχειρήσεων να ανεύρουν εναλλακτικούς προμηθευτές, είτε διότι αυτοί είναι ελάχιστοι, είτε διότι αντιμετωπίζουν σημαντικά έξοδα αύξησης της παραγωγικής τους ικανότητας/προσαρμογής επιτείνει τις πιθανότητες παρακώλυσης του ανταγωνισμού λόγω των μειωμένων δυνατοτήτων των πελατών αυτών να προστατευθούν έναντι τυχόν αύξησης των τιμών από την ενιαία οντότητα.

³⁷ Βλ. αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.1980 -VOLVO/RENAULT, παρ.31 και 45, Μ.1715 - Alcan/Pechiney, και Μ.2972 -DSM/Roche Vitamins, παρ.51-68.

³⁸ Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 19.

³⁹ Καθώς ο υπολογισμός του δείκτη λαμβάνει υπόψη τα τετράγωνα των μεριδίων αγοράς ($HHI = \sum_{i=1}^n s_i^2$, όπου s_i είναι το μερίδιο της i επιχείρησης και $i = 1, 2, \dots, n$), όσο πιο μεγάλη είναι η επιχείρηση τόσο μεγαλύτερη βαρύτητα έχει στον υπολογισμό του HHI. Ο δείκτης HHI δίνει μια στατική εικόνα για την αγορά εφόσον στηρίζεται αποκλειστικά στα τρέχοντα μερίδια αγοράς.

⁴⁰ Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 28 επ.

⁴¹ Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 28-29.

20. *Δυνατότητα αποκλεισμού ανταγωνιστών:* Η προκύπτουσα από τη συγκέντρωση επιχείρηση δύναται να δυσχεράνει την επέκταση μικρότερων εταιριών στη σχετική αγορά ή να περιορίσει την ικανότητα των αντιπάλων επιχειρήσεων να την ανταγωνιστούν, π.χ. μέσω του ελέγχου των όρων προμήθειας εισροών (λόγω π.χ. καθετοποίησης)⁴² ή των δυνατοτήτων διανομής⁴³ ή μορφών πνευματικής ή βιομηχανικής ιδιοκτησίας (π.χ. σημάτων), ιδίως εάν κατέχει χαρτοφυλάκιο ηγετικών σημάτων στην αγορά προϊόντων⁴⁴, ή ακόμα λόγω των οικονομιών κλίμακας της ενιαίας οντότητας⁴⁵, με συνέπεια να καθίσταται περισσότερο δαπανηρή η επέκταση δραστηριοτήτων ή η είσοδος αντιπάλων επιχειρήσεων. Εξάλλου, έχει γίνει δεκτό ότι η σύναψη συμβάσεων αποκλειστικότητας ιδίως με σημαντικούς πελάτες συμβάλλει στη δημιουργία ατομικής δεσπόζουσας θέσης στη σχετική αγορά⁴⁶.
21. *Αντισταθμιστική ισχύς αγοραστών:* Ως αντισταθμιστική αγοραστική ισχύς νοείται η διαπραγματευτική ισχύς που έχει ο πελάτης έναντι του πωλητή στις μεταξύ τους διαπραγματεύσεις, λόγω του μεγέθους του, της εμπορικής σημασίας για τον πωλητή και της ικανότητας του πελάτη να στραφεί σε εναλλακτικούς προμηθευτές⁴⁷, εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, αν η ενιαία οντότητα/ προμηθευτής αποφάσιζε να αυξήσει τις τιμές ή να εφαρμόσει δυσμενέστερους όρους παράδοσης. Για τον περιορισμό της ισχύος του προμηθευτή δεν αρκεί η ύπαρξη αγοραστικής ισχύος πριν τη συγκέντρωση, αλλά πρέπει να διατηρείται και μετά την πραγματοποίησή της, καθώς η συγκέντρωση δύο προμηθευτών μπορεί να καταργεί μία αξιόπιστη πηγή εφοδιασμού⁴⁸. Στον περιορισμό της ισχύος του προμηθευτή συμβάλλει, επιπλέον, τυχόν πολιτική των πελατών να προμηθεύονται προϊόντα από πολλαπλές πηγές (*multi-sourcing strategy*)⁴⁹.
22. *Δυνητικός ανταγωνισμός - Εμπόδια εισόδου:* Όταν η είσοδος σε μία αγορά είναι πιθανή, έγκαιρη και επαρκής, τότε είναι δυνατόν να ματαιώσει ή να αποτρέψει τις ανταναγωνιστικές επιπτώσεις μίας συγκέντρωσης⁵⁰. Η είσοδος είναι πιθανή, εάν είναι επικερδής⁵¹. Για την αξιολόγηση αυτή λαμβάνονται υπόψη οι επιπτώσεις που θα έχει στις τιμές η αύξηση του

⁴² Βλ. αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.1630 -Air Liquide/BOC, παρ.78-87, και M.1157 -Skanska/Scancem, παρ. 98-99, 103, 132-135. Βλ. επίσης ΠΕΚ T-221/95, *Endemol*, σκ.167.

⁴³ Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.1630 -Air Liquide/BOC.

⁴⁴ Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 36 (και νομολογία στην οποία παραπέμπει). Βλ. επίσης ΠΕΚ T-114/02, *Babylist*, σκ. 343-363 και 389-400, καθώς και αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.2033, παρ. 132-133, M.330 -McCormick, M.2291 -VnU/ACNielsen, παρ. 34-39, και M.2544, παρ. 41, 43, 46-48 και 53-55.

⁴⁵ Βλ. αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.1915 -The Post Office / TPG / SPPL, παρ.111, και M.2420 -Mitsui/CVRD/Caemi, παρ.187-188.

⁴⁶ Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.877 -Boeing/McDonnell Douglas, ιδίως παρ. 43-46. Βλ. επίσης αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.986 -Agfa-Gevaert/DuPont, ιδίως παρ. 67-68, και M.1313 -Danish Crown/Vestjyske Slagterier, παρ. 125.

⁴⁷ Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.2533 -BP / E.ON, παρ. 128-132. Βλ. επίσης αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.3732 -Procter & Gamble / Gillette, παρ. 24 και M.774 -Saint-Gobain/Wacker-Chemie, παρ. 228-229.

⁴⁸ Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 65 και 67.

⁴⁹ Βλ. αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.3227 -Paperlinx/Buhrmann Paper Merchanting Division, παρ. 18-19, και M.477 -Mercedes-Benz/Kassbohrer, παρ. 63 και 86.

⁵⁰ Βλ. ενδεικτικά ΠΕΚ T-342/99, *Airtours plc*, σκ. 262, 266-268. Βλ. επίσης απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.3732 -Procter & Gamble / Gillette, παρ. 26-27.

⁵¹ Όσο υψηλότερο είναι το επίπεδο των εφάπαξ εξόδων για την είσοδο στην αγορά, τόσο μεγαλύτερο είναι και το κόστος της αποτυχίας της. Βλ. ενδεικτικά αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.774 -Saint Gobain/Wacker-Chemie, παρ. 184, και M.3149 -Procter&Gamble/Wella, παρ. 44-46, M.877, παρ. 49.

όγκου παραγωγής ως αποτέλεσμα της εισόδου του νέου παίκτη και οι πιθανές αντιδράσεις των ήδη δραστηριοποιούμενων στην αγορά επιχειρήσεων. Το εάν θα είναι επικερδής η είσοδος σε μία αγορά εξαρτάται και από το εάν η αγορά είναι υπό ανάπτυξη ή εάν είναι κορεσμένη ή αναμένεται να συρρικνωθεί^{52,53}. Η είσοδος είναι έγκαιρη εάν γίνει εντός δύο ετών, πάντοτε όμως εξαρτάται από τα χαρακτηριστικά της αγοράς. Επίσης, πρέπει να είναι επαρκής, ώστε να θεωρηθεί υπολογίσιμη⁵⁴. Παραδείγματα επιχειρήσεων που εισήλθαν και εξήλθαν από το κλάδο κατά το παρελθόν μπορούν να προσφέρουν χρήσιμες πληροφορίες σχετικά με το μέγεθος των εμποδίων εισόδου⁵⁵.

A.3.1.3. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΕΝΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ

23. Σε ορισμένες αγορές, λόγω της διάρθρωσής τους, οι επιχειρήσεις μπορεί να θεωρήσουν εφικτό, οικονομικά ορθολογικό και συνεπώς προτιμότερο να υιοθετήσουν σε μόνιμη βάση μια συγκεκριμένη τακτική στην αγορά με στόχο την πραγματοποίηση πωλήσεων σε αυξημένες τιμές⁵⁶. Συγκεντρώσεις σε αγορές με υψηλό βαθμό συγκέντρωσης μπορεί να οδηγήσουν στη δημιουργία ή την ενίσχυση συλλογικής δεσπόζουσας θέσης, και ως εκ τούτου στην παρακώλυση του αποτελεσματικού ανταγωνισμού, διότι αυξάνουν την πιθανότητα συντονισμού⁵⁷ μεταξύ των δραστηριοποιούμενων επιχειρήσεων αναφορικά με τις τιμές, την παραγωγή, τους πελάτες ή τις πωλήσεις, χωρίς προς τούτο να απαιτείται να προσφύγουν σε συμφωνία ή εναρμονισμένη πρακτική με την έννοια των άρθρων 1 ν. 3959/2011 και 101 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής «ΣΛΕΕ»)⁵⁸. Η συγκέντρωση μπορεί επίσης, να καταστήσει το συντονισμό ευκολότερο, πιο σταθερό και πιο αποτελεσματικό για επιχειρήσεις που συντόνιζαν ήδη τη συμπεριφορά τους πριν από τη συγκέντρωση, είτε καθιστώντας πιο συγκροτημένο τον συντονισμό είτε επιτρέποντας στις επιχειρήσεις να συντονιστούν σε ακόμη υψηλότερες τιμές.
24. Κατά την ανωτέρω αξιολόγηση λαμβάνεται υπόψη ο συνολικός οικονομικός μηχανισμός ενός υποθετικού σιωπηρού συντονισμού⁵⁹ και συνεκτιμώνται ιδίως οι ακόλουθοι παράγοντες:

⁵² Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.774 -Saint Gobain / Wacker Chemie / NOM, παρ. 232.

⁵³ Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 69-71.

⁵⁴ Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 74-75.

⁵⁵ Τα εμπόδια εισόδου μπορεί να λάβουν τις ακόλουθες μορφές: νομικά πλεονεκτήματα που περιορίζουν τον αριθμό επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην αγορά λόγω π.χ. περιορισμού αριθμού αδειών εκμετάλλευσης, τεχνικά πλεονεκτήματα ήδη δραστηριοποιούμενων επιχειρήσεων, όπως πρόσβαση σε βασικές διευκολύνσεις με προνομιακούς όρους ή πρόσβαση σε βασικές τεχνολογίες, η ύπαρξη πείρας ή φήμης που είναι δύσκολο να αποκτηθεί από μία νεοεισερχόμενη επιχείρηση, η προσήλωση στο σήμα, οι στενές σχέσεις προμηθευτών-πελατών, η σημασία της προώθησης των σχετικών προϊόντων μέσω διαφήμισης και το υψηλό κόστος μεταστροφής σε ένα άλλο προμηθευτή.

⁵⁶ Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 39 επ.

⁵⁷ Για να είναι βιώσιμος ο συντονισμός πρέπει να πληρούνται τρεις βασικές προϋποθέσεις: πρώτον, οι επιχειρήσεις πρέπει να είναι σε θέση να ελέγχουν σε επαρκή βαθμό την τήρηση των όρων του συντονισμού, δεύτερον, η πειθαρχία προϋποθέτει την ύπαρξη κάποιων αξιόπιστων αποτρεπτικών μηχανισμών που μπορούν να ενεργοποιηθούν σε περίπτωση παρέκκλισης, τρίτον, οι αντιδράσεις των τρίτων, όπως υφισταμένων και μελλοντικών ανταγωνιστών που δεν συμμετέχουν στον συντονισμό, καθώς και πελατών, δεν πρέπει να είναι ικανές να θέσουν σε κίνδυνο τα προσδοκώμενα αποτελέσματα του συντονισμού. Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 41, και απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.580 - Airtours/First Choice, παρ. 62.

⁵⁸ Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.619 -Gencor/Lohnro.

⁵⁹ Βλ. ΔΕΚ C-413/06, *Impala*, σκ. 125.

25. *Επίπεδο/βαθμός συγκέντρωσης στις υπό εξέταση αγορές:* Ο υψηλός βαθμός συγκέντρωσης μίας αγοράς ευνοεί την ανάπτυξη συντονισμού. Η από κοινού κατοχή υψηλού μεριδίου αγοράς, ιδίως στην περίπτωση δυοπωλίου μπορεί, εκτός αποδείξεως του εναντίου, να συνιστά σημαντικότερη ένδειξη ύπαρξης συλλογικής δεσπόζουσας θέσης^{60, 61}. Μεριδία αγοράς που ανέρχονται έως 60% της σχετικής αγοράς δεν συνιστούν αποφασιστική ένδειξη για την ύπαρξη συλλογικής δεσπόζουσας θέσης, ιδίως αν δεν παρουσιάζεται συμμετρία μεταξύ αυτών⁶². Στις περιπτώσεις που μετά την συγκέντρωση προκύπτει δυοπώλιο με μερίδιο αγοράς άνω του 60%, τότε υφίσταται σοβαρό έρεισμα για την εξέταση της πιθανότητας συντονισμού λόγω δημιουργίας συλλογικής δεσπόζουσας θέσης⁶³, εφόσον παρατηρείται συμμετρία μεταξύ των μεριδίων αγοράς. Ενδείξεις ύπαρξης συλλογικής δεσπόζουσας θέσης υφίστανται και στις περιπτώσεις που μετά την συγκέντρωση τρεις επιχειρήσεις θα κατέχουν από κοινού μερίδιο αγοράς άνω του 60%⁶⁴. Αντίθετα, στις περιπτώσεις όπου τέσσερις και πλέον επιχειρήσεις κατέχουν μερίδιο αγοράς άνω του 60% μετά τη συγκέντρωση, θεωρείται κατ' αρχήν ότι είναι δύσκολη η διατήρηση του ενδεχόμενου συντονισμού μεταξύ τους⁶⁵. Κατά την ανωτέρω αξιολόγηση, λαμβάνεται υπόψη και η αύξηση του βαθμού συγκέντρωσης που προκύπτει από την υπό εξέταση πράξη συγκέντρωσης. Επιπλέον όσων προαναφέρθηκαν ανωτέρω για το Δείκτη HHI, έχει κριθεί ότι εφόσον κυμαίνεται κάτω του επιπέδου των 1800 μονάδων δεν καταδεικνύει την ύπαρξη υψηλού βαθμού συγκέντρωσης στην αγορά⁶⁶.
26. *Μεριδία αγοράς ανταγωνιστών:* Η σχέση μεταξύ των μεριδίων αγοράς που κατέχουν οι μετέχουσες στη συγκέντρωση επιχειρήσεις και αυτών που κατέχουν οι ανταγωνιστές τους αποτελεί παράγοντα που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά τη διερεύνηση της ύπαρξης συλλογικής δεσπόζουσας θέσης⁶⁷. Εφόσον οι ανταγωνιστές κατέχουν μικρά μερίδια αγοράς, δεν μπορούν να ασκήσουν αποτελεσματικά ανταγωνιστική πίεση στις επιχειρήσεις που κατέχουν συλλογική δεσπόζουσα θέση⁶⁸.
27. *Συνθήκες που ευνοούν την επίτευξη κοινής αντίληψης και τον έλεγχο εκ μέρους των επιχειρήσεων των όρων συντονισμού - Διαφάνεια της αγοράς:* Όσο λιγότερο περίπλοκο και περισσότερο σταθερό είναι το οικονομικό περιβάλλον τόσο πιο εύκολο είναι για τις επιχειρήσεις να καταλήξουν σε κοινή αντίληψη για τους όρους συντονισμού⁶⁹. Έτσι είναι

⁶⁰ Βλ. ΠΕΚ Τ-102/96, *Gencor*, σκ. 205-206. Βλ. επίσης απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.1517 - Rhodia/Donau Chemie, παρ. 61. Βλ. ωστόσο απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.1363 - DuPont/Hoechst/Herberts, παρ. 35-36, Μ.1882, παρ. 87, 91 - 92, και Μ.3314 -Air Liquide/Messer Targets, παρ. 115-116.

⁶¹ Για την πιθανότητα δημιουργίας συλλογικής δεσπόζουσας θέσης με τρεις εταιρίες βλ. αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.2498 - UPM-Kymmene / Haindl, παρ. 117-118, Μ.4338 -Cinven/Warburg Pincus/Casema/Multicabel, παρ. 43-48, Μ.4154 -Degussa/Dow, παρ. 28, και Μ.4523 -Travelport/Worldspan, παρ. 149.

⁶² Βλ. ΔΕΚ C-68/94, *SCPA κ.α.*, σκ. 226. Βλ. και απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.2533 -BP/EON, παρ. 45 και 72.

⁶³ Βλ. ενδεικτικά νομολογία που παρατίθεται στο N. Levy, European Merger Control Law, chapter 5, The Control of Concentrations between Undertakings, Rel. 18-11/2008, παρ. 5.13[8][α].

⁶⁴ Βλ. ενδεικτικά νομολογία που παρατίθεται στο N. Levy, European Merger Control Law, chapter 5, The Control of Concentrations between Undertakings, Rel. 18-11/2008, παρ. 5.13[8][β].

⁶⁵ Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.1016 -Price Waterhouse/ Coopers & Lybrand, παρ.103.

⁶⁶ Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.2498 -UPM-Kymmene/Haidl, παρ. 115.

⁶⁷ Βλ. ΠΕΚ Τ-102/96, *Gencor*, σκ.202 και 205.

⁶⁸ Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.2533 -BP/EON, παρ. 52.

⁶⁹ Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 45 και 47.

ευκολότερο να υπάρξει συντονισμός σε μία αγορά με λίγες επιχειρήσεις που παράγουν ομοιογενή προϊόντα⁷⁰, η οποία χαρακτηρίζεται από σταθερότητα αναφορικά με τη ζήτηση, τα μερίδια αγοράς και τις ανταγωνιστικές συνθήκες και στην οποία επικρατεί διαφάνεια και παρατηρούνται συμμετρικά μερίδια αγοράς και κοινές δομές κόστους⁷¹. Αντίθετα, η ελαστικότητα ζήτησης σε σχέση με την τιμή, η ασταθής ζήτηση ή η έντονη ανάπτυξη μιας αγοράς ή, αντίθετα, μία έντονα πτωτική πορεία αυτής δηλώνουν ότι οι τρέχουσες συνθήκες αγοράς δεν καθιστούν πιθανό τον συντονισμό⁷².

28. Εξάλλου, όσο μεγαλύτερη η διαφάνεια σε μία αγορά τόσο ευκολότερο καθίσταται για τις επιχειρήσεις να εδραιώσουν επιτυχώς και να διατηρήσουν το μεταξύ τους συντονισμό. Η διαφάνεια σε μία αγορά συνιστά μία από τις βασικές συνθήκες που χαρακτηρίζουν αγορές δεκτικές συντονισμού⁷³, η δε διαφάνεια ως προς τις τιμές συνιστά βασικό παράγοντα κατά την αξιολόγηση του επιπέδου διαφάνειας μιας αγοράς⁷⁴. Για την επίτευξη συντονισμού απαιτείται ο βαθμός διαφάνειας να είναι τέτοιος ώστε οι επιχειρήσεις που συμμετέχουν στο συντονισμό να παρακολουθούν επαρκώς αν οι άλλες επιχειρήσεις παρεκκλίνουν από αυτόν και να τους επιβάλλουν αντίποινα⁷⁵. Όσο μικρότερος ο αριθμός των δραστηριοποιούμενων σε μία αγορά επιχειρήσεων και όσο λιγότερο περίπλοκο και περισσότερο σταθερό το ανταγωνιστικό περιβάλλον, τόσο υψηλότερος θα είναι ο βαθμός διαφάνειας στην εν λόγω αγορά. Τη διαφάνεια δύναται να ευνοεί και ο τρόπος με τον οποίο συνάπτονται οι εμπορικές συνεργασίες σε μία αγορά⁷⁶.
29. Τέλος, ο συντονισμός καθίσταται πιο εύκολος μεταξύ επιχειρήσεων που παρουσιάζουν κοινά σημεία π.χ. ως προς τη διάρθρωση του κόστους, τα μερίδια αγοράς, τα επίπεδα παραγωγικής ικανότητας ή/και κάθετης ολοκλήρωσης⁷⁷. Στο πλαίσιο αυτό θεωρείται ότι ο συντονισμός είναι πιο εύκολος σε περίπτωση συμμετρικών και σταθερών μεριδίων αγοράς⁷⁸. Σημαντικές

⁷⁰ Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 45.

⁷¹ Βλ. ΠΕΚ T-102/96, *Gencor*, σκ. 235-237 και 244, και T-342/99, *Airtours*, σκ. 121-125. Βλ. επίσης αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.315 -Mannesmann/Valourec/Ilva, παρ. 55, 78 και 94, M.580 -ABB/Daimler-Benz, παρ. 91, M.1225 -Enso/Stora, παρ. 67, M.190 -Nestle/Perrier, παρ. 126, M.1673 -VEBA / VIAG, παρ. 81-82, και M.2389 -Shell/Dea, παρ. 80.

⁷² Για την ελαστικότητα της ζήτησης βλ. ΠΕΚ T-342/99, *Airtours*, σκ. 139-140). Βλ. επίσης αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.2420 - MITSUI / CVRD / CAEMI, παρ. 240, M.190 -Nestle/Perrier, παρ. 60 και 124, και M.1673 -VEBA / VIAG, παρ. 83-84. Για την πτωτική πορεία της ζήτησης βλ. ΔΕΚ C-68/94, *SCPA κ.α.*, σκ. 238.

⁷³ Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.1383 -Exxon/Mobil, παρ. 474.

⁷⁴ Βλ. απόφαση ΠΕΚ T-102/96, *Gencor*, σκ. 227.

⁷⁵ Έτσι, η δημοσιοποίηση πληροφοριών (π.χ. για τις τιμές) ή η ανταλλαγή τους μέσω εμπορικών ενώσεων ή μέσω σταυροειδών συμμετοχών ή συμμετοχής σε κοινές επιχειρήσεις συνιστούν συνθήκες που διευκολύνουν το συντονισμό. Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 47 και 49-50. Βλ. επίσης αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.3060 -UCB/SOLUTIA, παρ. 46-47, M.190 -Nestle/Perrier, παρ. 121-122, M.1225 -Enso/Stora, παρ. 68, και M.3868 -DONG/Elsam/Energi E2, παρ. 623-624.

⁷⁶ Η διαφάνεια σε μία αγορά ενισχύεται στις περιπτώσεις που οι πελάτες ακολουθούν πολιτική πολλαπλών πηγών προμήθειας, καθώς μέσω των πελατών αυτών μπορεί να υπάρξει ενημέρωση επί εμπιστευτικών στοιχείων των ανταγωνιστών. Βλ. ενδεικτικά απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.2498 -UPM-Kymmene / Haindl, σκ.137.

⁷⁷ Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 41 και 45-48.

⁷⁸ Βλ. αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.2533 -BP/EON, παρ. 45 και 72, M.190 -Nestle/Perrier, παρ. 123, M.3314 -Air Liquide/Messer, παρ. 85, 92, 118, 123, M.315 -Mannesmann/Valourec/Ilva, παρ. 48-50, 53, 55 και 59, M.580 -ABB/Daimler-Benz, παρ. 88, M.1673 -VEBA/VIAG, παρ. 64-65, M.2690 -Solvay/Montedison-Ausimont, παρ. 46, M.1440 -Lucent Technologies/Ascend Communications, παρ. 18, M.1882 -Pirelli/BICC,

διαφοροποιήσεις μεταξύ των μεριδίων αγοράς κατά τη διάρκεια ενός χρονικού διαστήματος αποτελούν ένδειξη ότι η αγορά είναι ανταγωνιστική⁷⁹.

30. *Επαφές σε πολλαπλές αγορές*: Ο βαθμός της κάθετης ενοποίησης και οι προκύπτουσες επαφές σε πολλαπλές αγορές επηρεάζει την προθυμία των προμηθευτών να υιοθετούν παράλληλη συμπεριφορά και διευκολύνει την επιβολή αντιποίνων σε περίπτωση παρέκκλισης από τους όρους συντονισμού⁸⁰.
31. *Δεσμοί μεταξύ των επιχειρήσεων στη σχετική αγορά προϊόντος*: Για την ύπαρξη συλλογικής δεσπόζουσας θέσης απαιτείται οι επιχειρήσεις να είναι επαρκώς συνδεδεμένες μεταξύ τους, ώστε να ακολουθούν μία και την αυτή γραμμή δράσης στη σχετική αγορά, οι δεσμοί δε αυτοί πρέπει να είναι σημαντικοί⁸¹. Προς τούτο εξετάζεται εάν υφίστανται τέτοιοι δεσμοί μεταξύ των οικείων επιχειρήσεων που τους επιτρέπουν να ενεργούν από κοινού, ανεξάρτητα από τους ανταγωνιστές τους, από τους πελάτες τους και τους καταναλωτές⁸². Οι δεσμοί μεταξύ των μελών του ολιγοπωλίου μπορεί να είναι διαρθρωτικοί, νομικοί, οικονομικοί ή άλλης φύσης (π.χ. ύπαρξη συμφωνίας συνεργασίας σε άλλες αγορές, εκτός της σχετικής αγοράς στην οποία διερευνάται η ύπαρξη της συλλογικής δεσπόζουσας θέσης)^{83,84}.
32. *Προηγούμενη πρακτική εταιριών*: Αγορές που χαρακτηρίστηκαν από πρακτικές συντονισμού στο παρελθόν είναι πιο επιρρεπείς στη δημιουργία ή ενίσχυση συντονισμένων αποτελεσμάτων μετά τη συγκέντρωση. Η προηγούμενη εναρμόνιση μεταξύ των εταιριών υποδεικνύει την πιθανότητα μελλοντικής σύμπραξης⁸⁵. Εφόσον έχει παρέλθει μεγάλο χρονικό διάστημα από τότε που αναπτύχθηκε η προηγούμενη απαγορευμένη σύμπραξη μεταξύ των επιχειρήσεων, τότε ο συγκεκριμένος παράγοντας εξασθενεί⁸⁶.
33. *Παρακολούθηση των παρεκκλίσεων*: Όσο μεγαλύτερη είναι η διαφάνεια στη σχετική αγορά, τόσο μεγαλύτερη και η πιθανότητα ανακάλυψης τυχόν παρεκκλίσεων από τους όρους συντονισμού μεταξύ επιχειρήσεων. Στο πλαίσιο αυτό συνεκτιμάται τι μπορούν να συναγάγουν οι επιχειρήσεις από τις πληροφορίες που είναι διαθέσιμες σχετικά με τις ενέργειες άλλων επιχειρήσεων⁸⁷.

παρ. 87, M.4215 -Glatfelter/Crompton Assets, παρ. 72, 120-121 και M.4215 -Glatfelter/Crompton Assets, παρ. 72 και 120-121. Βλ. επίσης ΠΕΚ T-102/96, *Gencor*, σκ. 207-208 και 222.

⁷⁹ Βλ. ΠΕΚ T-342/99, *Airtours*, σκ. 111, 117-119, και απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.190 -Nestle/Perrier, παρ. 46.

⁸⁰ Βλ. ενδεικτικά M.1383 -EXXON / MOBIL, παρ. 487.

⁸¹ Βλ. ΔΕΚ C-393/92, *Δήμος Almelo*, σκ. 42-43, και C-395/96, *Compagnie maritime belge transports κ.α.*, σκ. 42, καθώς και ΠΕΚ T-24/93, *Compagnie maritime belge transports κ.α.*, σκ. 62.

⁸² Βλ. ΔΕΚ C-395/96, *Compagnie maritime belge transports κ.α.*, σκ. 41-42. Βλ. επίσης ΠΕΚ T-228/97, *Irish Sugar*, σκ. 46, και T-191/98, *Atlantic Container Line κ.α.*, σκ. 595.

⁸³ Η κατοχή συλλογικής δεσπόζουσας θέσης μπορεί να προκύπτει (και) από την ύπαρξη μεταξύ των οικείων επιχειρήσεων συμφωνίας, από τον τρόπο εφαρμογής αυτής και, επομένως, από τους δεσμούς ή τις διασυνδέσεις μεταξύ των επιχειρήσεων που απορρέουν από τη συμφωνία αυτή. Βλ. αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.4141 -Linde/BOC, παρ. 185, M.3972 -TRW Automotive/Delphi Metal Espana, παρ. 26-27, M. 2567 -Nordbanken/Postgirot, παρ. 54, και M.1383 - EXXON / MOBIL, παρ. 452. Πρβλ. και M.1080 -Thyssen Krupp, M.1712 -Generali/INA, και M.2431 -Allianz/Dresdner.

⁸⁴ Ως προς τους διαρθρωτικούς δεσμούς βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 48, και την νομολογία της αμέσως ανωτέρω υποσημείωσης.

⁸⁵ Βλ. ενδεικτικά αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.3314 -Air Liquide / Messer Targets, σκ. 92 και 104.

⁸⁶ Βλ. ΔΕΚ C-68/94 & 30/95, *Société Commerciale de Potasses et de l' Azote*, σκ. 241.

⁸⁷ Πρακτικές που διευκολύνουν την παρακολούθηση παρεκκλίσεων είναι π.χ. οι ρήτρες ευθυγράμμισης με τους ανταγωνιστές ή ρήτρες του πλέον ευνοούμενου πελάτη (MFN clauses), η οικειοθελής δημοσίευση πληροφοριών

34. *Αποτρεπτικοί μηχανισμοί - Αντίποινα*: Ο βιώσιμος συντονισμός προϋποθέτει την ύπαρξη αξιόπιστων αποτρεπτικών μηχανισμών, δια των οποίων μπορούν να επιβληθούν αντίποινα σε περίπτωση παρέκκλισης από μία επιχείρηση. Η απειλή αντιποίνων είναι πειστική μόνον εφόσον αναμένεται με αρκετή βεβαιότητα ότι, σε περίπτωση παρέκκλισης, θα ενεργοποιηθούν άμεσα οι αποτρεπτικοί μηχανισμοί⁸⁸, και εφόσον είναι έγκαιρη. Υπάρχουν διάφορες δυνατότητες επιβολής αντιποίνων είτε στην ίδια αγορά όπου έγινε η παρέκκλιση είτε, εάν υπάρχει αλληλεπίδραση των εμπορικών δραστηριοτήτων που ασκούν οι επιχειρήσεις σε άλλες αγορές, σε κάποια από αυτές⁸⁹. Μορφές αντιποίνων αποτελούν ενδεικτικώς η προσωρινή κήρυξη ενός «πολέμου τιμών», η απειλή επιστροφής σε κατάσταση πλεονασματικής προσφοράς, η ματαίωση κοινών επιχειρήσεων ή άλλων μορφών συνεργασίας ή ακόμα και η πώληση μετοχών σε εταιρίες που ανήκουν από κοινού στις οικείες επιχειρήσεις⁹⁰.
35. *Βαθμός ανταγωνιστικής πίεσης από τους ανταγωνιστές - Δυνητικός ανταγωνισμός - Εμπόδια εισόδου*: Προκειμένου να κριθεί επιτυχής ο συντονισμός μεταξύ επιχειρήσεων, θα πρέπει οι επιχειρήσεις που δεν συμμετέχουν σε αυτόν να μην έχουν κίνητρο ή να μην έχουν τη δυνατότητα να αντιδράσουν έναντι των υιοθετούμενων από τις συμμετέχουσες στο συντονισμό επιχειρήσεις πρακτικών⁹¹. Έτσι, όσο μεγαλύτερη είναι η πίεση που μπορεί να ασκηθεί στο δυοπώλιο από τους μικρότερους ανταγωνιστές τόσο μειώνονται τα κίνητρα των μελών του δυοπωλίου για παράλληλη συμπεριφορά αντίθετη προς τον ανταγωνισμό⁹².
36. Στο πλαίσιο αυτό, λαμβάνεται υπόψη και τυχόν δυνητικός ανταγωνισμός⁹³, όπως η απειλή αξιόπιστης εισόδου νέου ανταγωνιστή, καθώς και η ύπαρξη εμποδίων εισόδου, νομικών ή οικονομικών [βλ. ανωτέρω παρ. 22].
37. *Αντισταθμιστική ισχύς πελατών*: Επιπλέον όσων αναφέρθηκαν ανωτέρω [βλ. παρ. 21] έχει κριθεί ότι εφόσον υφίστανται ένας ή περισσότεροι μεγάλοι αγοραστές, τούτο μπορεί να προκαλέσει ανταγωνισμό μεταξύ των μερών που κατέχουν τη συλλογική δεσπόζουσα θέση⁹⁴.

A.3.2. ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

38. Το αρ. 7 παρ. 2 του ν. 3959/2011 προβλέπει ότι για την εκτίμηση της δυνατότητας μιας συγκέντρωσης να περιορίσει σημαντικά τον ανταγωνισμό στην εθνική αγορά ή σε ένα σημαντικό τμήμα αυτής, λαμβάνονται υπόψη μεταξύ άλλων «..η συμβολή στην τεχνική και

ή η ανταλλαγή τους μέσω εμπορικών ενώσεων. Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 50-51.

⁸⁸ Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 52.

⁸⁹ Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 55. Μορφές αντιποίνων αποτελούν.

⁹⁰ Βλ. ενδεικτικά M.3314-Air Liquide / Messer Targets, παρ. 97.

⁹¹ Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 56. Βλ. επίσης ΠΕΚ T-342/99, *Airtours*, σκ. 218 επ. και σκ. 257. Βλ. επίσης απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.2533 -BP / E.ON, παρ. 116-118, M.2502 -Cargill/Cerestar, παρ. 21, και M.2537 -Philips/Marconi Medical Systems, παρ.46.

⁹² Βλ. ΔΕΚ C-68/94, *SCPA κ.α.*, σκ. 246-248. Βλ. επίσης ΠΕΚ T-102/96, *Gencor*, σκ. 256-258, και T-342/99, *Airtours*, σκ. 210 επ. και ιδίως σκ. 213-214, 218-220, 226 και 244. Βλ. επίσης αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.580 -Airtours/First Choice, παρ. 93 και 97-98, M.2498 -UPM-Kymmene / Haindl, παρ. 142, M.3820 -Avnet/Memec, παρ. 28 και 30, M.190 -NESTLE / PERRIER, παρ. 129, και M.2665 -Johnson Professional Holdings/Diversey/lever, παρ. 31.

⁹³ Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.3314 -Air Liquide / Messer Targets, παρ. 98.

⁹⁴ Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.580 -ABB/Daimler-Benz, παρ. 99-102 και 110.

οικονομική πρόοδο και στη βελτίωση της οικονομικής αποτελεσματικότητας, υπό τον όρο ότι η συμβολή αυτή είναι προς το συμφέρον των καταναλωτών και δεν αποτελεί εμπόδιο για τον ανταγωνισμό». Αντίστοιχη πρόβλεψη περιλαμβάνεται στον Κανονισμό 139/2004 αναφορικά με τις συγκεντρώσεις που έχουν κοινοτική διάσταση⁹⁵.

39. Στο πλαίσιο αυτό, για τους σκοπούς διαπίστωσης αν μία συγκέντρωση είναι περιοριστική για τον ανταγωνισμό, μία αρχή ανταγωνισμού αξιολογεί αν τα αρνητικά αποτελέσματα της συγκεκριμένης συγκέντρωσης στον ανταγωνισμό υπερκαλύπτονται από βελτιώσεις της αποτελεσματικότητας, οι οποίες συνήθως έχουν τη μορφή είτε της παραγωγής νέων ή βελτιωμένων προϊόντων είτε της πραγματοποίησης οικονομιών κλίμακος είτε άλλων θετικών παραμέτρων. Δεν συνιστούν βελτιώσεις της αποτελεσματικότητας τα πλεονεκτήματα που θα προκύψουν για τα συμβαλλόμενα μέρη λόγω της εκ μέρους τους άσκησης ισχύος στην αγορά, αλλά μόνο τα οφέλη εκείνα που, συνδεόμενα με τρόπο άμεσο και αιτιώδη με την υπό εξέταση συγκέντρωση, λειτουργούν ενισχυτικά προς την ανταγωνιστική διαδικασία.
40. Συγκεκριμένα, προκειμένου να ληφθούν υπόψη από την αρχή ανταγωνισμού ισχυρισμοί περί βελτίωσης της αποτελεσματικότητας κατά την αξιολόγηση της συγκέντρωσης, οι εν λόγω βελτιώσεις πρέπει να είναι προς όφελος των καταναλωτών, να προκύπτουν σαφώς από την εξεταζόμενη συγκέντρωση και να είναι επαληθεύσιμες. Οι προϋποθέσεις αυτές ισχύουν σωρευτικά⁹⁶, το δε βάρος απόδειξης της συνδρομής των εν λόγω προϋποθέσεων φέρουν τα μέρη⁹⁷. Αναλυτικά:

(α) *Όφελος των καταναλωτών*: Η βελτίωση της αποτελεσματικότητας θα πρέπει να είναι ουσιώδης, έγκαιρη και να ωφελεί τους καταναλωτές κατά κανόνα στις σχετικές αγορές όπου είναι πιθανόν να προκύψουν τα προβλήματα ανταγωνισμού συνεπεία της συγκέντρωσης. Για παράδειγμα, η όποια εξοικονόμηση κόστους όσον αφορά την παραγωγή ή τη διανομή πρέπει να παράσχει στην ενιαία οντότητα τη δυνατότητα και το κίνητρο να εφαρμόσει χαμηλότερες τιμές μετά την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης. Περαιτέρω, είναι πιθανότερο να θεωρηθεί σημαίνουσα εκείνη η βελτίωση αποτελεσματικότητας που οδηγεί σε περιορισμό του μεταβλητού ή οριακού κόστους και ως εκ τούτου με μεγαλύτερη πιθανότητα σε μείωση των τιμών για τους καταναλωτές σε σύγκριση με μειώσεις του σταθερού κόστους. Δεν θεωρείται βελτίωση της αποτελεσματικότητας από την οποία επωφελούνται οι καταναλωτές ο περιορισμός του κόστους που προκύπτει απλώς από επιζήμιες για τον ανταγωνισμό μειώσεις της παραγωγής.

(β) *Αποτέλεσμα της υπό εξέταση συγκέντρωσης*: Η βελτίωση της αποτελεσματικότητας λαμβάνεται υπόψη κατά την αξιολόγηση των προβλημάτων ανταγωνισμού, εφόσον προκύπτει άμεσα από την κοινοποιηθείσα συγκέντρωση και δεν μπορεί να επιτευχθεί στον ίδιο βαθμό με λιγότερο επιζήμιους για τον ανταγωνισμό εναλλακτικούς τρόπους. Εναπόκειται στα συμμετέχοντα μέρη να υποβάλλουν εγκαίρως όλες τις σχετικές πληροφορίες που είναι αναγκαίες για να αποδειχθεί ότι δεν υπάρχουν ρεαλιστικές και εφικτές εναλλακτικές λύσεις λιγότερο επιζήμιες για τον ανταγωνισμό από την κοινοποιηθείσα συγκέντρωση, οι οποίες διατηρούν την επικαλούμενη βελτίωση. Λαμβάνονται υπόψη μόνο οι εναλλακτικές λύσεις

⁹⁵ Άρθρο 2 (1).

⁹⁶ Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση των οριζοντίων συγκεντρώσεων, παρ. 78 επ.

⁹⁷ Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση οριζόντιων συγκεντρώσεων, παρ. 87.

που είναι εύλογα εφαρμόσιμες στις επιχειρηματικές συνθήκες που αντιμετωπίζουν τα μέρη με βάση τις παγιωμένες πρακτικές του συγκεκριμένου κλάδου.

(γ) *Επαληθεύσιμη βελτίωση*: Η βελτίωση της αποτελεσματικότητας πρέπει να είναι επαληθεύσιμη, ώστε να δημιουργείται εύλογη βεβαιότητα ότι θα υλοποιηθεί και ότι είναι αρκετά σημαντική ώστε να εξουδετερώνει τη δυνητική ζημία που μπορεί να προξενήσει η συγκέντρωση στους καταναλωτές. Κατά κανόνα, όσο πιο μακροπρόθεσμος είναι ο χρονικός ορίζοντας για την έναρξη βελτίωσης της αποτελεσματικότητας, τόσο λιγότερο πιθανή μπορεί να θεωρηθεί η πραγματοποίησή της.

A.4. ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ – ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ

41. Σύμφωνα με το άρθρο 8 παρ. 8 του ν. 3959/2011, η Επιτροπή Ανταγωνισμού μπορεί να εγκρίνει συγκέντρωση, με την απόφαση της παραγράφου 6, υπό όρους και προϋποθέσεις που η ίδια επιβάλλει, προκειμένου να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση των συμμετεχουσών επιχειρήσεων με τις δεσμεύσεις που αυτές έχουν αναλάβει έναντι της Επιτροπής Ανταγωνισμού, ούτως ώστε να καταστεί η συγκέντρωση συμβατή με την παράγραφο 1 του άρθρου 7. Αντίστοιχη είναι η διάταξη του άρθρου 6 παρ. 2 του Κανονισμού 139/2004 αναφορικά με τις συγκεντρώσεις που έχουν κοινοτική διάσταση.
42. Η Επιτροπή Ανταγωνισμού ανακοινώνει στα μέρη τα προβλήματα ανταγωνισμού που την απασχολούν, ώστε να μπορέσουν να διατυπώσουν προτάσεις κατάλληλων διορθωτικών μέτρων. Εναπόκειται κατόπιν στις συμμετέχουσες επιχειρήσεις να προτείνουν δεσμεύσεις. Εάν τα μέρη δεν προτείνουν εγκύρως και εγκαίρως διορθωτικά μέτρα κατάλληλα να εξαλείψουν τα προβλήματα ανταγωνισμού που έχουν εντοπιστεί, η Επιτροπή Ανταγωνισμού εκδίδει απαγορευτική απόφαση⁹⁸.
43. Για την αξιολόγηση των όποιων τυχόν δεσμεύσεων προτείνονται από τα μέρη, η Επιτροπή ακολουθεί τις γενικές αρχές και τις προϋποθέσεις/όρους αποδεκτού που εφαρμόζει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (και οι υπόλοιπες αρχές ανταγωνισμού των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης), με βάση τη σχετική νομολογία των Ευρωπαϊκών Δικαστηρίων και τη σωρευτική εμπειρία από την αξιολόγηση διορθωτικών μέτρων σε προηγούμενες γνωστοποιήσεις συγκεντρώσεων, λαμβάνοντας κάθε φορά υπόψη τις συγκεκριμένες συνθήκες της κρινόμενης υπόθεσης.
44. Ειδικότερα:
 - Οι προτεινόμενες δεσμεύσεις πρέπει να είναι ανάλογες με τα προβλήματα ανταγωνισμού που έχουν διαπιστωθεί στις προαναφερόμενες σχετικές αγορές και να είναι κατάλληλες να εξαλείψουν τα προβλήματα αυτά⁹⁹.
 - Οι προτεινόμενες δεσμεύσεις πρέπει να είναι πλήρεις και αποτελεσματικές από κάθε άποψη. Επιπλέον, πρέπει να είναι δυνατή η αποτελεσματική υλοποίηση των δεσμεύσεων

⁹⁸ Βλ. σχετικά και Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (22.10.2008) σχετικά με τα διορθωτικά μέτρα που είναι αποδεκτά βάσει του Κανονισμού υπ' αριθ. 139/04 του Συμβουλίου και του Κανονισμού 802/04 της Επιτροπής (εφεξής «Ανακοίνωση σχετικά με τα διορθωτικά μέτρα»), παρ. 6 (με σχετικές παραπομπές σε νομολογία και προηγούμενες αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής). Βλ. και αποφάσεις ΕΑ 598/2014, παρ. 484 επ., 515/VI/2011 – ΜΕΒΓΑΛ - VIVARTIA ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ ΑΕ, παρ. 339 επ., 575/VII/2013 – ΔΙΑΣ-ΣΕΛΟΝΤΑ, παρ. 278 επ., και 650/2017 – ΜΕΒΓΑΛ/ ΔΕΛΤΑ, παρ. 708 επ.

⁹⁹ Βλ. Ανακοίνωση σχετικά με τα διορθωτικά μέτρα, παρ. 9. Βλ. επίσης ΠΕΚ Τ- 282/02, *Cementbouw*, σκ. 307.

μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα, ώστε να διατηρηθούν συνθήκες ανταγωνισμού στην αγορά¹⁰⁰. Η Επιτροπή δύναται να απορρίψει τα προτεινόμενα διορθωτικά μέτρα, ιδίως με το σκεπτικό ότι η εφαρμογή τους δεν μπορεί να ελεγχθεί αποτελεσματικά και ότι η έλλειψη αποτελεσματικού ελέγχου περιορίζει, ή ακόμη και εκμηδενίζει, τα αποτελέσματα των προτεινόμενων αυτών δεσμεύσεων.

- Κατά πάγια νομολογία, διορθωτικά μέτρα με διαρθρωτικό και μόνιμο χαρακτήρα κρίνονται κατά κανόνα προτιμητέα, επειδή δύνανται να εξασφαλίζουν τις ανταγωνιστικές δομές της αγοράς. Ωστόσο, εκτός από την εκποίηση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, μπορεί να υπάρχουν και άλλα είδη δεσμεύσεων ικανά να αποτρέψουν τη σημαντική παρακώλυση του αποτελεσματικού ανταγωνισμού¹⁰¹.
- Περαιτέρω, οι όποιες προτεινόμενες δεσμεύσεις δεν πρέπει να επιφέρουν νέα προβλήματα ανταγωνισμού¹⁰².
- Τέλος, από διαδικαστική άποψη, οι τυχόν προτεινόμενες από τη γνωστοποιούσα δεσμεύσεις (ή/και η αντίστοιχη επιβολή διορθωτικών μέτρων) θα πρέπει να βασίζονται σε όρους και προϋποθέσεις αντίστοιχες με εκείνες που προβλέπονται αναλυτικά στο έντυπο ανάληψης δεσμεύσεων του άρθρου 6 παρ. 5 και 6 και του άρθρου 8 παρ. 8 του ν. 3959/2011¹⁰³, το οποίο και θα πρέπει να συμπληρωθεί πλήρως.

45. Περαιτέρω, σύμφωνα με το 8 παρ. 8 του ν. 3959/2011, η Επιτροπή Ανταγωνισμού μπορεί με την απόφαση επιβολής των διορθωτικών μέτρων να απειλήσει κατά των συμμετεχουσών επιχειρήσεων πρόστιμο σε περίπτωση μη συμμόρφωσης αυτών προς τους παραπάνω όρους ή προϋποθέσεις στο πλαίσιο των δεσμεύσεων. Το εν λόγω πρόστιμο μπορεί να ανέρχεται μέχρι ποσοστού δέκα τοις εκατό (10%) του συνολικού κύκλου εργασιών των συμμετεχουσών επιχειρήσεων, όπως αυτός ορίζεται στο άρθρο 10. Για την επιμέτρηση του προστίμου λαμβάνονται κυρίως υπόψη οι επιπτώσεις στον ανταγωνισμό από τη μη συμμόρφωση. Η Επιτροπή Ανταγωνισμού μπορεί με απόφασή της να θεωρήσει ότι κατέπεσε το πρόστιμο, εφόσον διαπιστωθεί η μη συμμόρφωση των συμμετεχουσών επιχειρήσεων στους όρους ή προϋποθέσεις που επιβλήθηκαν. Σε περίπτωση που οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις εξακολουθούν να μη συμμορφώνονται, εφαρμόζονται οι διατάξεις της παραγράφου 4 του άρθρου 9.

B. ΤΑ ΜΕΡΗ

B.1. ΑΤΤΙΚΑ

46. Η εξαγοράζουσα, με έδρα την Καλλιθέα, είναι εταιρία συμμετοχών και επικεφαλής του Ομίλου εταιριών ΑΤΤΙΚΑ (εφεξής «Όμιλος ΑΤΤΙΚΑ»). Μέσω θυγατρικών της εταιριών που εκμεταλλεύονται τα εμπορικά σήματα SUPERFAST FERRIES και BLUE STAR FERRIES¹⁰⁴, δραστηριοποιείται στην παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς προσώπων

¹⁰⁰ Βλ. Ανακοίνωση σχετικά με τα διορθωτικά μέτρα, παρ. 9, 13 και 14. Βλ. επίσης ΠΕΚ Τ- 177/04, *easyJet*, σκ. 188, Τ-210/05, *General Electric*, σκ. 52 και Τ-87/05, *EDP*, σκ. 105.

¹⁰¹ Βλ. Ανακοίνωση σχετικά με τα διορθωτικά μέτρα, παρ. 15.

¹⁰² Βλ. ενδεικτικά ΠΕΚ Τ-119/02, *Royal Philips Electronics*, σκ. 216, και ΠΕΚ Τ-114/02, *BaByliss SA*, σκ. 421.

¹⁰³ Βλ. απόφαση ΕΑ 524/VI/2011 περί καθορισμού του εντύπου ανάληψης δεσμεύσεων, σύμφωνα με το άρθρο 6 παρ. 5 και 6 και το άρθρο 8 παρ. 8 του ν. 3959/2011.

¹⁰⁴ Οι θυγατρικές εταιρίες της ΑΤΤΙΚΑ είναι [...]

και οχημάτων¹⁰⁵ με δεκατέσσερα (14) συμβατικά πλοία¹⁰⁶ στην Ανατολική Μεσόγειο και, ειδικότερα, στις ελληνικές εσωτερικές γραμμές, μεταξύ Ελλάδας – Ιταλίας, καθώς και μεταξύ Μαρόκου και Ηπειρωτικής Ευρώπης¹⁰⁷. Περαιτέρω, ο Όμιλος ΑΤΤΙCΑ συμμετέχει σε κοινοπραξία εσόδων πλοίων με την ΑΝΕΚ¹⁰⁸, για την εκτέλεση συνδυασμένων δρομολογίων από τα πλοία των δύο εταιριών μεταξύ Ελλάδας - Ιταλίας και στις ακτοπλοϊκές γραμμές εσωτερικού Πειραιά - Κρήτης, στο πλαίσιο της οποίας οι εταιρίες του Ομίλου ΑΤΤΙCΑ συμμετέχουν στα έσοδα της κοινοπραξίας κατά ποσοστό [...], ενώ η ΑΝΕΚ συμμετέχει στα έσοδα αυτής κατά ποσοστό [...].

47. Οι μετοχές της ΑΤΤΙCΑ είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αθηνών. Σύμφωνα με τα στοιχεία του μετοχολογίου της 31.12.2016, η εταιρία ΜΑRFIN INVESTMENT GROUP ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ (εφεξής ΜΙG)¹⁰⁹, ελέγχει, άμεσα και έμμεσα, ποσοστό 89,38% του μετοχικού κεφαλαίου της ΑΤΤΙCΑ. Εκ του ποσοστού αυτού (α) το 11,60% ανήκει άμεσα στη ΜΙG και (β) το υπολειπόμενο 77,78% αντιστοιχεί σε μετοχές που κατέχει η θυγατρική εταιρία της ΜΙG με την επωνυμία ΜΙG SHIPPING S.A. Κατά δήλωση της ΜΙG, «[δ]εν υπάρχουν άλλες επιχειρήσεις που ασκούν δραστηριότητα στην ελληνική ακτοπλοΐα στις οποίες η ΜΙG ή/και η ΜΙG SHIPPING κατέχουν τουλάχιστον το 10% των δικαιωμάτων ψήφου του εκδοθέντος μετοχικού κεφαλαίου ή άλλων τίτλων, πέραν της ΑΤΤΙCΑ και των θυγατρικών της»¹¹⁰.
48. Ο Όμιλος ΑΤΤΙCΑ διατηρεί διευρυμένο δίκτυο πωλήσεων των εισιτηρίων των πλοίων του σε όλο τον κόσμο και συνεργάζεται με [...] λιμενικούς πράκτορες σε όλα τα λιμάνια αναχώρησης των πλοίων. Διαθέτει δύο κεντρικά συστήματα κρατήσεων με συνδέσεις ταξιδιωτικών γραφείων, Call Center για πληροφορίες δρομολογίων και κρατήσεις εισιτηρίων και πέντε εταιρικές ιστοσελίδες για την κράτηση εισιτηρίων (Book Online). Περαιτέρω, ο Όμιλος ΑΤΤΙCΑ έχει συμβάσεις με κεντρικούς αντιπροσώπους για τον σκοπό της πώλησης εισιτηρίων επιβατών και επιβατηγών οχημάτων και την παροχή υπηρεσιών μάρκετινγκ, προς τους οποίους καταβάλλει προμήθεια για την πώληση των εισιτηρίων.

¹⁰⁵ Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 2 του καταστατικού της, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, σκοπός της ΑΤΤΙCΑ είναι: «... α) η συμμετοχή σε άλλες επιχειρήσεις οποιασδήποτε μορφής, εταιρικού τύπου και σκοπού μεταξύ των οποίων και εταιριών που έχουν σκοπό και αποκλειστικό αντικείμενο την πλοιοκτησία και την εκμετάλλευση πλοίων στην Ελλάδα και στο εξωτερικό β) η κατοχή μετοχών ελληνικών ή αλλοδαπών εταιριών, εισηγμένων και μη στο Χρηματιστήριο Αθηνών ή και σε άλλα Χρηματιστήρια εκτός Ελλάδος. Για την επίτευξη του σκοπού της η Εταιρία, δύναται να ιδρύει υποκαταστήματα στην Ελλάδα και στο εξωτερικό και να καθορίζει τους όρους και τις λεπτομέρειες της διευθύνσεως και διαχειρίσεώς τους.».

¹⁰⁶ Βλ. ιστοσελίδα του ομίλου (<https://www.attica-group.com/el/>).

¹⁰⁷ Από τον Ιούνιο 2016 και κατόπιν συμφωνίας με την Τράπεζα "BMCE Bank of Africa Group" (BMCE) του Μαρόκου, ο Όμιλος ΑΤΤΙCΑ δραστηριοποιείται στις θαλάσσιες συνδέσεις μεταξύ Μαρόκου και Ηπειρωτικής Ευρώπης μέσω της νεοσυσταθείσας εταιρείας "Africa Morocco Links", στην οποία συμμετέχει με ποσοστό 49%. Η συμφωνία ολοκληρώθηκε στις 28.10.2016.

¹⁰⁸ Ο στόλος της ΑΝΕΚ στην Ελλάδα και την Αδριατική αποτελείται από εννέα (9) συμβατικά πλοία (βλ. ιστοσελίδα της εταιρίας <https://www.anek.gr/el/journey/fleet/>).

¹⁰⁹ Η ΜΙG είναι διεθνής εταιρία επενδύσεων χαρτοφυλακίου με έδρα την Ελλάδα και παρουσία στην ευρύτερη αγορά της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Οι μετοχές της ΜΙG είναι εισηγμένες προς διαπραγμάτευση στην Κύρια Αγορά του Χρηματιστηρίου Αθηνών. Για τη μετοχική σύνθεση της ΜΙG βλ. Πρώτη γνωστοποίηση και την υπ' αρ. πρωτ. 6323/30.10.2017 επιστολή της Τράπεζας Πειραιώς.

¹¹⁰ Βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 6228/25.10.2017 απαντητική επιστολή της ΜΙG.

B.2. HSW

49. Η HSW, με έδρα στον Πειραιά, δραστηριοποιείται στην παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς προσώπων και οχημάτων αποκλειστικά στις ακτοποϊκές γραμμές εσωτερικού¹¹¹. Προήλθε από τη μετονομασία και την αλλαγή σκοπού και αντικειμένου δραστηριότητας της εταιρίας ΣΕΡΕΣ ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ Α.Ε.¹¹² και δραστηριοποιείται με 8 συμβατικού τύπου πλοία και 10 ταχύπλοα¹¹³.
50. Οι βασικοί μέτοχοι της HSW στις 11.09.2017, ημερομηνία της Πρώτης Γνωστοποίησης, ήταν οι εξής:
- (α) η εταιρία με την επωνυμία «ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (εφεξής «ΜΙΝΟΑΝ»), εταιρία συμφερόντων του Ομίλου Grimaldi, Πωλητής στο πλαίσιο της Δεύτερης Γνωστοποίησης, με ποσοστό περίπου 48% του συνολικού μετοχικού κεφαλαίου της HSW, το οποίο αποτελεί αντικείμενο της δεύτερης αυτής συναλλαγής,
- (β) η Τράπεζα Πειραιώς, μίας από τους Πωλητές στο Πλαίσιο της Πρώτης Γνωστοποίησης, με ποσοστό 43,48% του συνολικού μετοχικού κεφαλαίου της HSW, το οποίο αποτελεί αντικείμενο της πρώτης αυτής συναλλαγής,
- (γ) η Κυπριακή εταιρεία με την επωνυμία "OPERSIONO ENTERPRISES LIMITED", η δεύτερη από τους Πωλητές στο Πλαίσιο της Πρώτης Γνωστοποίησης, με ποσοστό 5,21% επί του μετοχικού κεφαλαίου της HSW, το οποίο επίσης αποτελεί αντικείμενο της πρώτης συναλλαγής, και
- (δ) η γνωστοποιούσα, η οποία κατείχε από τις 11.08.2017 ποσοστό 1,604% επί του μετοχικού κεφαλαίου της HSW, δυνάμει των Συμβάσεων ANEK & Γ. Βαρδινογιάννη [βλ. ανωτέρω υπό παρ.1 και κατωτέρω υπό Γ.1.].
51. Η HSW διατηρεί διευρυμένο δίκτυο πωλήσεων των εισιτηρίων των πλοίων της. Συνεργάζεται με [...] λιμενικούς πράκτορες στα λιμάνια αναχώρησης των πλοίων της, εκτός του Πειραιά, όπου διατηρεί η ίδια πρακτορείο. Διαθέτει κεντρικό σύστημα κρατήσεων με συνδέσεις ταξιδιωτικών γραφείων, τηλεφωνικό κέντρο για πληροφορίες δρομολογίων και κρατήσεις εισιτηρίων, καθώς και εταιρική ιστοσελίδα για την κράτηση εισιτηρίων (Book Online).

B.3 ΚΥΚΛΟΙ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

52. Σύμφωνα με τα στοιχεία που προσκόμισε η γνωστοποιούσα και τις δημοσιευμένες οικονομικές καταστάσεις των συμμετεχουσών στη συγκέντρωση επιχειρήσεων, το οικονομικό έτος 2016, ο κύκλος εργασιών στην ελληνική και παγκόσμια αγορά για καθεμία από τις συμμετέχουσες στην υπό κρίση πράξη επιχειρήσεις είχε ως ακολούθως, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 10 ν. 3959/2011, όπως ισχύει:

ΚΥΚΛΟΙ ΕΡΓΑΣΙΩΝ 2016 σε '000 EURO		
	ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ
MIG*	1.103.876	966.498

¹¹¹ Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 4 του καταστατικού της, ο σκοπός της HSW ορίζεται ως εξής: [...]

¹¹² ΦΕΚ 1118/26.02.1999, τεύχος Α.Ε. και Ε.Π.Ε.

¹¹³ Βλ. ιστοσελίδα του ομίλου (<https://hellenicseaways.gr/>).

ΟΜΙΛΟΣ ΑΤΤΙΚΑ *	[...]	[...]
HSW**	131.542	131.542
<i>*Πηγή: Στοιχεία φακέλου και ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις.</i>		
<i>** Πηγή: Στοιχεία φακέλου και Ετήσια οικονομική έκθεση έτους 2016.</i>		

Γ. ΟΙ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΘΕΙΣΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ

Γ.1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

53. Την 11.09.2017, με το υπ' αριθ. πρωτ. 4973 έγγραφο, η ΑΤΤΙCΑ υπέβαλε Έντυπο Πλήρους Γνωστοποίησης στην Επιτροπή Ανταγωνισμού, σύμφωνα με το άρθρο 6 του ν. 3959/2011, όπως ισχύει, σχετικά με την απόκτηση από την ίδια του αποκλειστικού ελέγχου επί της ΗSW. Η γνωστοποιούμενη πράξη αφορά στον οικονομικό κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας, ήτοι της μεταφοράς προσώπων και φορτίων δια θαλάσσης με επιβατηγά-οχηματαγωγά και ταχύπλοα πλοία, στις Ελληνικές εσωτερικές γραμμές. Η γνωστοποιούσα προσκόμισε αντίγραφο της από 11.08.2017 Σύμβασης Πώλησης Μετοχών, που συνήφθη μεταξύ αυτής αφενός και αφετέρου της ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε. και της εταιρείας OPERSIONO ENTERPRISES LIMITED, και των από 11.08.2017 Συμβάσεων Πώλησης Μετοχών μεταξύ αφενός της BLUE STAR FERRIES NAYTILIAKH A.E. (100% θυγατρικής εταιρείας της ΑΤΤΙCΑ) και αφετέρου της ANEK και αφενός της BLUE STAR FERRIES NAYTILIAKH A.E. και αφετέρου του Γεωργίου Βαρδινογιάννη του Ιωάννη. Αναλυτικά:
54. Η ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ κατείχε έως τον Αύγουστο του 2016 το [...] % των μετοχών της ΗSW. Στις 04.08.2016 συνήψε [...] ¹¹⁴, [...] ¹¹⁵. [...] ^{116,117}, με συνέπεια το ποσοστό της επί των μετοχών της ΗSW να ανέλθει σε 43,48% η πώληση του οποίου συνιστά αντικείμενο της από 11.08.2017 Σύμβασης 1.
55. Την ίδια ημέρα που υπογράφηκε η Σύμβαση 1, ήτοι στις 11.08.2017, δυνάμει των Συμβάσεων ANEK & Γ. Βαρδινογιάννη ¹¹⁸, η ΑΤΤΙCΑ (μέσω της κατά 100% θυγατρικής της εταιρείας BLUE STAR FERRIES) απέκτησε 1.250.000 μετοχές της ΗSW, από τις οποίες 1.200.000 μετοχές από την ANEK ¹¹⁹ και 50.000 μετοχές από τον Γεώργιο Βαρδινογιάννη του Ιωάννη ¹²⁰, οι οποίες αντιστοιχούν συνολικά σε ποσοστό 1,61% επί του μετοχικού κεφαλαίου της ΗSW. Σύμφωνα με τη γνωστοποιούσα, [...].
56. Από το περιεχόμενο της Σύμβασης 2 προκύπτει ότι κατά την ημέρα υπογραφής της έλαβε χώρα η πώληση και μεταβίβαση των 1.200.000 μετοχών αντί τιμήματος [...] ¹²¹ [...] ¹²².
57. Περαιτέρω, από το περιεχόμενο της Σύμβασης 3 προκύπτει ότι κατά την ημέρα υπογραφής της έλαβε χώρα, τόσο η πώληση και μεταβίβαση όσο και η μετάθεση της κυριότητας με την παράδοση της νομής και κατοχής 50.000 μετοχών του Γ. Βαρδινογιάννη επί της ΗSW προς την BLUE STAR FERRIES έναντι τιμήματος [...] ευρώ.

¹¹⁴ Βλ. και επιστολή της ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ αριθ. πρωτ. 6323/30.10.2017, απάντηση 12 (1).

¹¹⁵ Βλ. σχετικά τον όρο 1 της από 04.08.2016 συμφωνίας (συνημμένο 1 της αριθ. πρωτ. 1039/13.02.2018 επιστολής της ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ). Η συμφωνία [...]

¹¹⁶ Συγκεκριμένα με τους μετόχους [...]

¹¹⁷ [...]. Βλ. επιστολή της ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ αριθ. πρωτ. 1039/13.02.2018 σημ. 3.

¹¹⁸ Με την υπ' αριθ. πρωτ. 5691/09.10.2017 επιστολή της, η γνωστοποιούσα διευκρίνισε σχετικά με τη σειρά υπογραφής των από 11.08.2017 συμβάσεων πώλησης μετοχών ότι, [...].

¹¹⁹ Η από 11.08.2017 Σύμβαση Πώλησεως Μετοχών από την ANEK (Σύμβαση 1) προσκομίστηκε ως Παράρτημα 4α του Εντύπου.

¹²⁰ Παράρτημα 4β της Γνωστοποίησης.

¹²¹ Βλ. σχετικά σελ. 6 της Σύμβασης 2.

¹²² Παράρτημα 5 της Γνωστοποίησης. Βλ. και συνημμένο 2 της αριθ. πρωτ. 1039/13.02.2018 επιστολής της ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ.

58. Δυνάμει των ανωτέρω τριών πράξεων (Σύμβαση και Συμβάσεις ANEK & Γ. Βαρδινογιάννη) η ΑΤΤΙCΑ αποκτά συνολικό ποσοστό 50,30% επί του μετοχικού κεφαλαίου της ΗSW και συνεπώς, σύμφωνα με τη γνωστοποιούσα, αποκλειστικό έλεγχο επ' αυτής.
59. Σύμφωνα με τη Σύμβαση 1, ως αντάλλαγμα για την εξαγορά ποσοστού 48,69% της ΗSW, η ΑΤΤΙCΑ θα καταβάλει το συνολικό ποσό των [...] ¹²³. [...] ¹²⁴.
60. Όπως αναφέρεται στο άρθρο 4 της Σύμβασης 1, [...] ¹²⁵, [...].
61. Σύμφωνα με τη γνωστοποιούσα ¹²⁶ και την Πωλήτρια Τράπεζα Πειραιώς ¹²⁷, για την ολοκλήρωση της συναλλαγής [...] ¹²⁸.
62. Την 27.11.2017, με το υπ' αριθ. πρωτ. 6945 έγγραφο (εφεξής και «Γνωστοποίηση 2»), η ΑΤΤΙCΑ υπέβαλε Έντυπο Πλήρους Γνωστοποίησης στην Επιτροπή Ανταγωνισμού, σύμφωνα με το άρθρο 6 του ν. 3959/2011, όπως ισχύει, σχετικά με την απόκτηση από την ίδια του αποκλειστικού ελέγχου επί της εταιρίας ΗSW. Όπως και η πρώτη πράξη, η γνωστοποιηθείσα στις 27.11.2017 συναλλαγή αφορά στον οικονομικό κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας, ήτοι της μεταφοράς προσώπων και φορτίων δια θαλάσσης με επιβατηγό-οχηματαγωγά και ταχύπλοα πλοία, στις ελληνικές εσωτερικές γραμμές. Η γνωστοποιούσα προσκόμισε αντίγραφο του από 26.10.2017 Ιδιωτικού Συμφωνητικού, που καταρτίστηκε μεταξύ, αφενός, της ΑΤΤΙCΑ και, αφετέρου, των Μινωϊκών, αντικείμενο του οποίου είναι η πώληση από τις Μινωϊκές στην ΑΤΤΙCΑ 37.667.504 μετοχών επί της ΗSW, που αντιστοιχούν σε ποσοστό 48,53% επί του μετοχικού κεφαλαίου αυτής.
63. Μέσω της δεύτερης αυτής γνωστοποιηθείσας πράξης, η ΑΤΤΙCΑ θα αποκτήσει συνολικό ποσοστό 50,14% επί του μετοχικού κεφαλαίου της ΗSW και συνεπώς, σύμφωνα με τη γνωστοποιούσα, αποκλειστικό έλεγχο επ' αυτής, ακόμα και αν δεν ευδοκιμήσει η πρώτη συναλλαγή. Ειδικότερα, η απόκτηση ποσοστού 48,53% επί του μετοχικού κεφαλαίου της ΗSW από την ΑΤΤΙCΑ δυνάμει του από 26.10.2017 Ιδιωτικού Συμφωνητικού, σε συνδυασμό προς την απόκτηση, ήδη από 11.08.2017, ποσοστού 1,61% δυνάμει των ως άνω Συμβάσεων ΑΝΕΚ & Γ. Βαρδινογιάννη, οδηγεί σε απόκτηση από την ΑΤΤΙCΑ συνολικού ποσοστού 50,14% επί της ΗSW.
64. Το Ιδιωτικό Συμφωνητικό ¹²⁹ περιέχει ένα ευρύτερο, σε σχέση με τη δεύτερη γνωστοποιηθείσα πράξη, πλέγμα συμφωνιών. Σε αυτό επισυνάπτονται ως Παραρτήματα [...] ¹³⁰. Σε σχέση με τη μεταβίβαση των μετοχών, [...] ¹³¹, [...] ¹³², [...] ¹³³. Η πώληση και

¹²³ Βλ. άρθρο 3 της Σύμβασης.

¹²⁴ [...]

¹²⁵ Βλ. αναλυτικά άρθρο 4.1. της Σύμβασης.

¹²⁶ Βλ. ερώτηση 5 της υπ' αριθ. πρωτ. οικ. 7034/30.11.2017 Επιστολής παροχής στοιχείων της ΓΔΑ προς την ΑΤΤΙCΑ, στην οποία η Γνωστοποιούσα απάντησε με την υπ' αριθ. πρωτ. 7222/07.12.2017 επιστολή της.

¹²⁷ Βλ. ερώτηση 5 της υπ' αριθ. πρωτ. οικ. 751/31.01.2018 Επιστολής παροχής στοιχείων της ΓΔΑ προς την Τράπεζα Πειραιώς, στην οποία η Τράπεζα Πειραιώς απάντησε με την υπ' αριθ. 1039/13.02.2018 επιστολή της. Βλ. και σχετική αλληλογραφία [...] ως συνημμένο 13.

¹²⁸ Για κατάλογο συναινέσεων βλ. την υπ' αριθ. 1039/13.02.2018 επιστολή της Τράπεζας Πειραιώς και συνημμένο 14.

¹²⁹ Βλ. άρθρο 1 της Σύμβασης.

¹³⁰ Βλ. άρθρα 1.4 και 1.5 της Σύμβασης.

¹³¹ Βλ. σχετικά τον όρο 3.2 του Ιδιωτικού Συμφωνητικού, όπου αναφέρεται ότι [...]

¹³² Σύμφωνα με τον όρο 4.1 του Ιδιωτικού Συμφωνητικού, [...]

μεταβίβαση στη MINOAN και στην Grimaldi Euromed δύο πλοίων (και συγκεκριμένα, του πλοίου SUPERFAST XII του Ομίλου ATTICA και του πλοίου HIGHSPEED 7 της HSW) γνωστοποιήθηκε στην Επιτροπή Ανταγωνισμού με την υπ' αριθ. πρωτ. 6947/27.11.2017 γνωστοποίηση της MINOAN ως ξεχωριστή συναλλαγή και εκδόθηκε επί αυτής η υπ' αριθ. 16/27.12.2017 Πράξη Προέδρου της Επιτροπής Ανταγωνισμού, με την οποία διαπιστώθηκε ότι η γνωστοποιηθείσα πράξη δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 6 παρ. 1 του ν. 3959/2011.

65. Σύμφωνα με το Ιδιωτικό Συμφωνητικό, ως αντάλλαγμα για την εξαγορά ποσοστού 48,53% της HSW, η ATTICA θα καταβάλει το συνολικό ποσό των 78.500.000 ευρώ¹³⁴. Επιπροσθέτως, το αντάλλαγμα για την πώληση και μεταβίβαση του πλοίου SUPERFAST XII συμφωνήθηκε σε ευρώ 74.500.000€, ενώ το αντάλλαγμα για την πώληση και μεταβίβαση του πλοίου HIGHSPEED 7 συμφωνήθηκε σε ευρώ 25.000.000.
66. Στο άρθρο 3 του Ιδιωτικού Συμφωνητικού, ως προϋπόθεση για την ολοκλήρωση της συναλλαγής αναφέρεται, μεταξύ άλλων, ότι [...] ¹³⁵.
67. Όπως η γνωστοποιούσα αναφέρει στη Γνωστοποίηση 2¹³⁶, πρόθεσή της είναι, υπό τον όρο έγκρισης από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, να αποκτήσει αποκλειστικό έλεγχο επί της HSW:
- (α) με την ολοκλήρωση της από 11.08.2017 συναλλαγής με την Τράπεζα Πειραιώς Α.Ε. και την εταιρία OPERSIONO ENTERPRISES LIMITED αυτοτελώς ή
- (β) με την ολοκλήρωση της από 26.10.2017 συναλλαγής με τις Μινωϊκές ή
- (γ) με την ολοκλήρωση και των δύο ανωτέρω συναλλαγών, στην οποία περίπτωση η γνωστοποιούσα μαζί με το ήδη από 11.08.2017 αποκτηθέν ποσοστό ύψους 1,61% επί του μετοχικού κεφαλαίου της HSW δυνάμει των Συμβάσεων ANEK & Γ. Βαρδινογιάννη, θα κατέχει, άμεσα και έμμεσα, ποσοστό 98,83% επί αυτού.

Γ.2. ΕΜΠΡΟΘΕΣΜΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΗΚΟΥΣΑ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗ

68. Σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 6 παρ. 1 του ν. 3959/2011, και οι δύο υπό εξέταση γνωστοποιήσεις υποβλήθηκαν στην Επιτροπή Ανταγωνισμού εμπροθέσμως, ήτοι εντός 30 ημερών η Γνωστοποίηση 1 από την υπογραφή των Συμβάσεων της 11.08.2017 και η Γνωστοποίηση 2 από την υπογραφή του 26.10.2017 Ιδιωτικού Συμφωνητικού. Από τα ανωτέρω έγγραφα προκύπτουν σαφώς οι πληροφορίες και τα στοιχεία που εμπεριέχονται στα έντυπα γνωστοποίησης, καθώς και η ρητή πρόθεση των μερών να προβούν σε όλες τις απαιτούμενες ενέργειες για την ολοκλήρωση και υλοποίηση των συμφωνιών με το συγκεκριμένο περιεχόμενο. Με τα ανωτέρω έντυπα γνωστοποίησης συνυποβλήθηκαν τα προβλεπόμενα στο άρθρο 45 παρ. 1 του ν. 3959/2011 παράβολα των 1.100 Ευρώ¹³⁷. Η γνωστοποιούσα προσκόμισε επίσης φύλλα της εφημερίδας «Ναυτεμπορική» της

¹³³ Βλ. και επόμενη παράγραφο.

¹³⁴ Βλ. αρ. 2.1 του Ιδιωτικού Συμφωνητικού.

¹³⁵ Στη συνέχεια του σχετικού όρου της Σύμβασης αναφέρεται ότι [...]

¹³⁶ Βλ. στην ίδια κατεύθυνση και αριθ. πρωτ. 6682/14.11.2017 επιστολή.

¹³⁷ Βλ. Κωδικός ηλεκτρονικού παραβόλου Γενικής Γραμματείας Πληροφοριακών Συστημάτων: 16338530795711060090 για τη Γνωστοποίηση 1 και Κωδικός ηλεκτρονικού παραβόλου Γενικής Γραμματείας Πληροφοριακών Συστημάτων: 17606484095801230088 για τη Γνωστοποίηση 2.

13.09.2017¹³⁸ και της 01.12.2017¹³⁹, στα οποία δημοσιεύθηκαν αντίστοιχα οι υπό εξέταση πράξεις κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 6 παρ. 6 του ν. 3959/2011 και στην απόφαση ΕΑ 558/2013. Επίσης, σχετική ανάρτηση έγινε στις 18.09.2017 και στις 27.11.2017 αντίστοιχα στο διαδικτυακό τόπο της Επιτροπής Ανταγωνισμού. Ως εκ τούτου, οι υπό εξέταση γνωστοποιήσεις θεωρούνται παραδεκτές. Ως ημερομηνία προσήκουσας γνωστοποίησης και για τις δύο γνωστοποιήσεις λογίζεται η 22.12.2017, δεδομένης της ανάγκης συμπλήρωσης των φακέλων^{140,141}.

69. Παράλληλα, προκειμένου να συλλεχθούν απόψεις και πληροφορίες για την υπό κρίση υπόθεση, η ΓΔΑ, πέραν των συμμετεχουσών και των σχετιζομένων με αυτές εταιριών¹⁴², απευθύνθηκε μέσω ερωτηματολογίων προς τις ακτοπλοϊκές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στο Αιγαίο. Συγκεκριμένα εστάλησαν επιστολές παροχής στοιχείων προς τις εταιρίες ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ν.Ε., ΑEGEAN FLYING DOLPHINS Ν.Ε. (εφεξής και Aegean Flying Dolphins)¹⁴³, στην ΑEGEAN SPEED LINES Ν.Ε. (εφεξής και Aegean Speed Lines), στην ΚΡΕΤΑ ΚΑΡΓΚΟ ΛΑΪΝΣ (εφεξής και CRETA CARGO), στη FAST FERRIES (εφεξής και Fast Ferries ή/και FAST)¹⁴⁴, στη GOLDEN STAR FERRIES (εφεξής και GOLDEN), στην ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΡΩΝΙΚΟΥ (εφεξής και SARONIC FERRIES), στη ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ (εφεξής και SEADREAMS), στη SEAJETS GROUP (εφεξής και SEAJETS), στην ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΗ Ι Ν.Ε. (εφεξής και ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΗ), στη ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ (εφεξής και ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ), στην ΑΚΟΥΑ ΜΑΡΙΑ Ν.Ε., στην ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΖΑΚΥΝΘΟΥ (εφεξής και ΑΝΜΕΖ ή και ΖΑΝΤΕ), στην ΑΝΕ ΚΑΛΥΜΝΟΥ, στην ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε. (εφεξής και ΑΝΕΚ), στην ΑΝΕ ΣΥΜΗΣ Α.Ε. (εφεξής και ΑΝΕΣ), στην ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ (εφεξής και

¹³⁸ Με το υπ' αριθ. πρωτ. 5031/13.09.2017 έγγραφό της.

¹³⁹ Με το υπ' αριθ. πρωτ. 7077/01.12.2017 έγγραφό της.

¹⁴⁰ Στο πλαίσιο της Γνωστοποίησης 1 κατά τα προβλεπόμενα στο εδ. β' της παραγράφου 11 του άρθρου 8 του ν. 3959/2011, όπως ισχύει, προκειμένου να συμπληρωθεί προσηκόντως ο φάκελος της γνωστοποίησης, η ΓΔΑ απέστειλε προς τη γνωστοποιούσα τα αιτήματα παροχής στοιχείων υπ' αριθ. πρωτ. οικ. 5171/20.09.2017, 5766/11.10.2018, 6392/1.11.2017, 6701/15.11.2017, 6856/22.11.2017 και 7034/30.11.2017 και προς τη ΗΣW τα αιτήματα παροχής στοιχείων υπ' αριθ. πρωτ. οικ. 5928/16.10.2017, 6575/9.11.2017, 6891/23.11.2017, 7291/11.12.2017 και 7367/13.12.2017. Επί των επιστολών αυτών τα μέρη απάντησαν με τις επιστολές παροχής στοιχείων υπ' αριθ. πρωτ. 5100/18.9.2017, 5691/9.10.2017, 6311-6312/30.10.2017, 6322/30.10.2017, 13.11.2017, 20.11.2017, 6831/21.11.2017, 6976/28.11.2017, 7222/7.12.2017, 7264/8.12.2017, 7279-7280/11.12.2017, 7420/14.12.2017, 7664/21.12.2017, 7671-7672/21.12.2017, 7673/21.12.2017 και 7726/22.12.2017. Ο φάκελος συμπληρώθηκε στις 22.12.2017 με την αριθ. πρωτ. 7726/22.12.2017 επιστολή παροχής στοιχείων της ΗΣW και σχετικά ενημερώθηκε η ΑΤΤΙΚΑ με την αριθ. πρωτ. 344/16.01.2018 επιστολή.

¹⁴¹ Στο πλαίσιο της Γνωστοποίησης 2 κατά τα προβλεπόμενα στο εδ. β' της παραγράφου 11 του άρθρου 8 του ν. 3959/2011, όπως ισχύει, προκειμένου να συμπληρωθεί προσηκόντως ο φάκελος της γνωστοποίησης, η ΓΔΑ απέστειλε προς τη γνωστοποιούσα τα αιτήματα παροχής στοιχείων υπ' αριθ. πρωτ. οικ. 7181/06.12.2017 και 7471/18.12.2017 και προς τη ΗΣW το αίτημα παροχής στοιχείων υπ' αριθ. πρωτ. οικ. 7237/08.12.2017. Ο φάκελος συμπληρώθηκε στις 22.12.2017 με την αριθ. πρωτ. 7726/22.12.2017 επιστολή παροχής στοιχείων της ΗΣW και σχετικά ενημερώθηκε η ΑΤΤΙΚΑ με την αριθ. πρωτ. 344/16.01.2018 επιστολή.

¹⁴² Σχετικές οι υπ' αριθ. πρωτ. 5922/16.10.2017 και 751/31.01.2018 επιστολές παροχής στοιχείων προς την Τράπεζα Πειραιώς και η υπ' αριθ. πρωτ. 5923/16.10.2017 επιστολή προς την ΜΙ G.

¹⁴³ Η εταιρία ελέγχει τις εταιρίες ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΔΕΛΦΙΝΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ V Ν.Ε., ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΔΕΛΦΙΝΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ VI Ν.Ε. και ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΔΕΛΦΙΝΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ VII Ν.Ε.,

¹⁴⁴ Η εταιρία ελέγχει τις εταιρίες ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΦΑΣΤ ΦΕΡΙΣ Ν.Ε., ΑΝΔΡΟΣ ΦΑΣΤ ΦΕΡΙΣ Ν.Ε., ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΛΟΓΑ ΦΑΣΤ ΦΕΡΙΣ Ν.Ε.

ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ)¹⁴⁵ στην ΙΟΝΙΑ Ν.Ε., στην ΚΑΡΘΑΙΑ Ν.Ε., στην ΚΑΡΥΣΤΙΑ Ν.Ε., στην ΚΑΤΕΡΟΣ Ν.Ε., στη ΛΑΦΑΣΙ Ν.Ε., στη ΜΑΝΟΥΣΟΣ Σ.ΓΕΩΡΓΙΟΣ «ΚΑΣΟΣ ΠΡΙΝΣΕΣ», στη ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ Ν.Ε., στην ΠΑΡΟΣ ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ Ν.Ε., στην ΑΓΙΟΣ ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ Ν.Ε. (εφεξής και ΣΑΟΣ), στη ΣΚΥΡΟΣ Ν.Ε., στη ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΟΙ ΟΙΝΟΥΣΣΩΝ Ν.Ε., Α.Β.Ρ. SINGLE MEMBER PRIVATE COMPANY και τέλος στη ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε. (εφεξής και ΝΕΛ)¹⁴⁶.

70. Πέραν των ανωτέρω ακτοπλοϊκών εταιριών, η ΓΔΑ απευθύνθηκε σε φορείς της κεντρικής και της περιφερειακής διοίκησης, επαγγελματικά σωματεία και ομοσπονδίες προκειμένου να συλλεχθούν πληροφορίες και να σταθμιστούν οι απόψεις τους για την υπό εξέταση υπόθεση¹⁴⁷. Συγκεκριμένα η ΓΔΑ απευθύνθηκε στη Γενική Πανελλήνια Ομοσπονδία Επιχειρήσεων Τουρισμού (εφεξής και ΓΕΠΟΕΤ), την Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος (εφεξής και ΟΦΑΕ), το Πανελλήνιο Σύνδεσμο Ναυτικών Πρακτόρων και Επαγγελματιών Χρηστών Λιμένων, την Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου, την Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, το Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (εφεξής και ΣΕΕΝ), το Σύνδεσμο Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (εφεξής και ΣΕΤΕ), το Σύνδεσμο των εν Ελλάδι Τουριστικών & Ταξιδιωτικών Γραφείων (εφεξής και ΗΑΤΤΑ), την Ομοσπονδία Συνδέσμων Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων Ελλάδος (εφεξής και FedHATTA), την Πανελλήνια Ένωση Ναυτικών Πρακτόρων Ακτοπλοΐας, την Πανελλήνια Ομοσπονδία Σωματείων Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Ελαφρών Φορτηγών και το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

¹⁴⁵ Η Κοινοπραξία αποτελείται από τις εταιρίες ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Ν.Ε., ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗ Ν.Ε., ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ Ν.Ε.

¹⁴⁶ Σχετικές οι υπ' αριθ. πρωτ. επιστολές της ΓΔΑ: ΑEGEAN FLYING DOLPHINS Ν.Ε. 5638/06.10.2017 και υπομνηστική 6440/03.11.2017, ΑEGEAN SPEED LINES Ν.Ε. 5632/06.10.2017, ΚΡΕΤΑ ΚΑΡΓΚΟ ΛΑΪΝΣ 5715/06.10.2017, FAST FERRIES 5624/06.10.2017, GOLDEN STAR FERRIES 5627/06.10.2017, ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ν.Ε. 5625/06.10.2017 και 1732/14.03.2018, στη ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΡΩΝΙΚΟΥ 6116/20.10.2017, SEADREAMS Ν.Ε. 5639/06.10.2017 και υπομνηστική 6439/03.11.2017, SEAJETS GROUP 5623/06.10.2017 και 1928/22.03.2018, ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΗ Ι Ν.Ε. 5634/06.10.2017, ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ 5717/06.10.2017, ΑΚΟΥΑ ΜΑΡΙΑ Ν.Ε. 6463/06.11.2017, ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΖΑΚΥΝΘΟΥ 5626/06.10.2017 και υπομνηστική 1131/16.02.2018, ΑΝΕ ΚΑΛΥΜΝΟΥ 5640/06.10.2017, ΑΝΕΚ Α.Ε. 5621/06.10.2017 και 1733/14.03.2018, ΑΝΕ ΣΥΜΗΣ Α.Ε. 5630/06.10.2017, ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ 5641/06.10.2017 και υπομνηστική 6433/03.11.2017, ΙΟΝΙΑ Ν.Ε. 5633/06.10.2017, ΚΑΡΘΑΙΑ Ν.Ε. 5636/06.10.2017, ΚΑΡΥΣΤΙΑ Ν.Ε. 5628/06.10.2017 και 808/02.02.2018, ΚΑΤΕΡΟΣ Ν.Ε. 5631/06.10.2017, ΛΑΦΑΣΙ Ν.Ε. 5637/06.10.2017 και υπομνηστική 6434/03.11.2017, ΜΑΝΟΥΣΟΣ Σ.ΓΕΩΡΓΙΟΣ «ΚΑΣΟΣ ΠΡΙΝΣΕΣ» 5622/06.10.2017 και 6435/03.11.2017, ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ Ν.Ε. 5642/06.10.2017 και υπομνηστική 6441/03.11.2017, ΠΑΡΟΣ ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ Ν.Ε. 5873/16.10.2017, ΑΓΙΟΣ ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ Ν.Ε. 5629/06.10.2017, ΣΚΥΡΟΣ Ν.Ε. 6464/06.11.2017, ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΟΙ ΟΙΝΟΥΣΣΩΝ Ν.Ε. 5635/06.10.2017 και υπομνηστική 6442/03.11.2017, Α.Β.Ρ. SINGLE MEMBER PRIVATE COMPANY 6571/08.11.2017 και Ν.Ε.Λ. Α.Ε. 7008/29.11.2017 και υπομνηστική 531/23.01.2018. Οι εταιρίες ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΟΙ ΟΙΝΟΥΣΣΩΝ Ν.Ε., Α.Β.Ρ. και Ν.Ε.Λ. Α.Ε. δεν απάντησαν στα αναφερόμενα ερωτηματολόγια.

¹⁴⁷ Σχετικές οι υπ' αριθ. πρωτ. επιστολές της ΓΔΑ: Γενική Πανελλήνια Ομοσπονδία Επιχειρήσεων Τουρισμού 5648/06.10.2017, Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος 5742/06.10.2017, Πανελλήνιος Σύνδεσμος Ναυτικών Πρακτόρων και Επαγγελματιών Χρηστών Λιμένων 5657/06.10.2017, Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου 5744/11.10.2017, Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου 5743/11.10.2017, Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας 5659/06.10.2017, Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων 5649/06.10.2017, Σύνδεσμος των εν Ελλάδι Τουριστικών & Ταξιδιωτικών Γραφείων 5651/06.10.2017, Ομοσπονδία Συνδέσμων Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων Ελλάδος 5650/06.10.2017, Πανελλήνια Ένωση Ναυτικών Πρακτόρων Ακτοπλοΐας 5658/06.10.2017 και υπομνηστική 6436/03.11.2017 στις οποίες δεν απάντησε, την Πανελλήνια Ομοσπονδία Σωματείων Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Ελαφρών Φορτηγών 5740/06.10.2017 και υπομνηστική 6437/03.11.2017 και το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής 5716/10.10.2017.

71. Εν συνεχεία, κατά την εξέταση των γνωστοποιήσεων διαπιστώθηκε ότι σε ορισμένες από τις επιμέρους αγορές στις οποίες αφορούν οι γνωστοποιηθείσες πράξεις προκαλούνται σοβαρές αμφιβολίες ως προς το συμβατό τους με τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού. Ως εκ τούτου, εκδόθηκαν, σύμφωνα με το άρθρο 8, παρ. 4 ν. 3959/2011, οι σχετικές πράξεις κίνησης της διαδικασίας πλήρους διερεύνησης των γνωστοποιηθεισών συγκεντρώσεων¹⁴⁸. Με το από 02.03.2018 αίτημά της, η ΑΤΤΙΚΑ αιτήθηκε παράταση της προθεσμίας του αρ. 8 παρ. 5 του ν. 3959/2011 για την εισαγωγή των γνωστοποιήσεων ενώπιον της Επιτροπής Ανταγωνισμού κατά δεκαπέντε ημέρες¹⁴⁹.

Γ.3. ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ Ε.Α.

72. Οι γνωστοποιηθείσες πράξεις έχουν εθνική διάσταση και υπόκεινται σε προηγούμενη γνωστοποίηση, δεδομένου ότι, σύμφωνα με τους γνωστοποιηθέντες κύκλους εργασιών των συμμετεχουσών επιχειρήσεων [βλ. ανωτέρω υπό Β.3.], πληρούνται τα κριτήρια του άρθρου 6 παρ. 1 του ν. 3959/2011, όπως ισχύει.
73. Περαιτέρω, οι γνωστοποιηθείσες πράξεις δεν έχουν κοινοτική διάσταση, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 1 παρ. 2 και 3 του Κανονισμού 139/2004¹⁵⁰, διότι αφενός ο συνολικός κύκλος εργασιών που πραγματοποιούν όλες οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις δεν υπερβαίνει τα 5 δισεκατομμύρια ευρώ (άρθρο 1 παρ. 2 στοιχ. α) και αφετέρου δεν υπερβαίνει ούτε τα 2,5 δισεκατομμύρια ευρώ (άρθρο 1 παρ. 3 στοιχ. α). Συνεπώς δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 1 παρ. 2 και 3 του Κανονισμού 139/2004.
74. Ενόψει των ανωτέρω, η παρούσα γνωστοποίηση υποβάλλεται αρμοδίως ενώπιον της Επιτροπής Ανταγωνισμού.

Γ.4. ΥΠΑΓΩΓΗ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΘΕΙΣΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

75. Σύμφωνα με το νομικό πλαίσιο που προεκτέθηκε [βλ. ανωτέρω υπό Α.2.], η πρώτη γνωστοποιηθείσα πράξη συνιστά συγκέντρωση κατά την έννοια του άρθρου 5 παρ. 2 περίπτωση (β) του ν. 3959/2011, διότι οδηγεί σε μόνιμη μεταβολή του ελέγχου επί της ΗSW, δεδομένου ότι η γνωστοποιούσα θα αποκτήσει δύναμει των από 11.08.2017 Συμβάσεων πλειοψηφικό πακέτο μετοχών επί αυτής συνολικού ύψους 50,294%, και κατά τον τρόπο αυτό (ελλείψει και ικανών δικαιωμάτων μειοψηφίας) τον αποκλειστικό έλεγχο επί της ΗSW.
76. Αναλυτικά, στο καταστατικό της ΗSW¹⁵¹: [...] ¹⁵². Συνεπώς, βάσει των ανωτέρω η γνωστοποιούσα θα αποκτήσει μέσω της αγοράς της πλειοψηφίας των μετοχών της ΗSW τον αποκλειστικό έλεγχο επί της τελευταίας, καθώς θα δύναται να εκλέξει τα μέλη ΔΣ της

¹⁴⁸ Βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. οικ. 515/22.01.2018 Πράξη και την υπ' αριθ. πρωτ. οικ. 516/22.01.2018 Πράξη.

¹⁴⁹ Αίτημα με αριθ. πρωτ. 1405/02.03.2018 και ορθή επανάληψη 1739/15.03.2018.

¹⁵⁰ Κανονισμός του Συμβουλίου 139/2004 της 20.01.2004, για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων («Κοινοτικός κανονισμός συγκεντρώσεων»), ΕΕ 2004 L 024/1.

¹⁵¹ Προσκομίστηκε ως Παράρτημα 2 της Γνωστοποίησης 1.

¹⁵² Τα υπό α έως γ συμπεράσματα εξάγονται συνδυαστικά από το προσκομισθέν ως Παράρτημα 2 της Γνωστοποίησης 1 Καταστατικό της ΗSW, από την υπ' αρ. πρωτ. 5691/09.10.2017 απαντητική επιστολή της Γνωστοποιούσας (βλ. απάντηση στην ερώτηση 10) και την υπ' αριθ. πρωτ. 6312/30.10.2017 απαντητική επιστολή της ΗSW (βλ. απάντηση 1). Βλ. και άρθρα 23, 14 και 15 του Καταστατικού.

αποκτώμενης και ακολούθως να έχει την εκπροσώπηση της εταιρίας και να λαμβάνει όλες τις αποφάσεις διοίκησης (διαχείρισης και διάθεσης) της εταιρικής περιουσίας.

77. Οι από 11.08.2017 πράξεις (Σύμβαση 1 και Συμβάσεις ANEK & Γ. Βαρδινογιάννη) συνιστούν, κατά την κρίση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, εξ επόψεως δικαίου ανταγωνισμού και ειδικότερα για τους σκοπούς του ελέγχου των συγκεντρώσεων επιχειρήσεων, αλληλένδετες πράξεις, οι οποίες μόνο από κοινού μπορούν να οδηγήσουν σε μεταβολή του ελέγχου επί της εταιρίας-στόχου και οι περί του αντιθέτου ισχυρισμοί της γνωστοποιούσας δε μπορούν να γίνουν δεκτοί¹⁵³. Και τούτο διότι οι συμβάσεις στις οποίες περιέχονται καταρτίστηκαν την ίδια ημέρα¹⁵⁴ και στο ίδιο οικονομικό πλαίσιο, ήτοι αυτό του στρατηγικού σχεδιασμού της γνωστοποιούσας να αποκτήσει πλειοψηφική συμμετοχή και συνεπώς αποκλειστικό έλεγχο επί της HSW¹⁵⁵, η Σύμβαση 2 αναφέρεται και υλοποιήθηκε με την υπογραφή της Σύμβασης 1¹⁵⁶, ενώ επιπλέον κατά το χρόνο σύναψής τους καμία από τις πράξεις αυτοτελώς δεν μπορούσε να εξασφαλίσει στη γνωστοποιούσα έλεγχο επί της εταιρίας στόχου. Αντίθετα, κατά την κρίση της Επιτροπής, δεν συνιστούν αλληλένδετες πράξεις οι συναλλαγές που γνωστοποιήθηκαν με την Γνωστοποίηση 1 και η πράξη μεταβίβασης μετοχών που γνωστοποιήθηκε με τη Γνωστοποίηση 2, ιδίως διότι με μόνη την πρώτη σειρά πράξεων επέρχεται μόνιμη μεταβολή ελέγχου επί της HSW, ενώ οι αυτοτελώς γνωστοποιηθείσες πράξεις δεν συνδέονται επαρκώς ούτε *de jure* ούτε *de facto*. [...] ¹⁵⁷.
78. Ενόψει δε της απόκτησης αποκλειστικού ελέγχου και της επέλευσης μόνιμης μεταβολής ελέγχου επί της HSW με μόνη την πρώτη σειρά πράξεων από 11.08.2017 (Σύμβαση 1 και Συμβάσεις ANEK & Γ. Βαρδινογιάννη), εν προκειμένω εξετάζεται ως συγκέντρωση μόνο η σειρά αυτή πράξεων, η οποία συνιστά ενιαία πράξη συγκέντρωσης επιχειρήσεων κατά την έννοια του άρθρου 5 παρ. 1 του ν. 3959/2011, χρήζουσα γνωστοποίησης.

Δ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

Δ.1. Ν. 2932/2001

79. Με το ν. 2932/2001 θεσμοθετήθηκε στις θαλάσσιες ενδομεταφορές, η άρση του καμποτάζ¹⁵⁸ και κατά συνέπεια, η απελευθέρωση της αγοράς της επιβατηγού ακτοπλοΐας. Επιπλέον, καθιερώθηκε ένα πολυκομβικό δίκτυο θαλάσσιων ενδομεταφορών, με στόχο τη διασύνδεση της ηπειρωτικής χώρας με τη νησιωτική Ελλάδα καθώς και των νησιών μεταξύ τους. Ο νόμος

¹⁵³ Βλ. την αριθ. πρωτ. 6682/14.11.2017 επιστολή της Γνωστοποιούσας στην οποία αναφέρεται ότι έλεγχος αποκτάται με την απόκτηση του ποσοστού 48,69% των μετοχών της HSW με τη Σύμβαση.

¹⁵⁴ Για τους σκοπούς της αξιολόγησης της ύπαρξης αλληλεξάρτησης είναι αδιάφορο εν προκειμένω αν η υπογραφή των Συμβάσεων 2 και 3 προηγήθηκε ή όχι και κατά πόσο χρόνο της υπογραφής της Σύμβασης που υπεγράφη κατά την ίδια ημέρα. Πρβλ. ΠΕΚ Τ- 282/02, *Cementbouw*, σκ. 142.

¹⁵⁵ Βλ. σχετικά συνημμένο 12 της υπ' αριθ. πρωτ. 1039/13.02.2018 επιστολής της ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ, [...]. Βλ. επίσης επιστολή της ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ υπ' αριθ. πρωτ. 6323/30.10.2017, απάντηση 12 (3).

¹⁵⁶ Βλ. σελ. 6 υπό β της Σύμβασης 2 όπου ως προϋπόθεση για τη μεταβίβαση των μετοχών της ANEK ΑΕ επί της HSW στη θυγατρική της ΑΤΤΙΚΑ, BLUE STAR FERRIES, τίθεται [...].

¹⁵⁷ Βλ. άρθρο 3 του Ιδιωτικού Συμφωνητικού.

¹⁵⁸ Cabotage είναι το προνόμιο της αποκλειστικής εκμετάλλευσης μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ των λιμένων του, που επιφυλάσσει για τον εαυτό του κάθε κράτος. Το cabotage, συνεπώς, χαρακτηρίζεται ως μια πρακτική απαγόρευσης της εισόδου πλοίων ξένης σημαίας στα εσωτερικά χωρικά ύδατα ενός κράτους. Το cabotage ίσχυε στην ελληνική ακτοπλοΐα μέχρι το 1999, οπότε άρχισε η μερική άρση του, ενώ ακολούθησε η πλήρης άρση, το 2001. Βλ. παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 2932/2001.

προβλέπει γραμμές τακτικής δρομολόγησης¹⁵⁹ και γραμμές δημόσιας υπηρεσίας, ήτοι γραμμές για τις οποίες δεν εκδηλώθηκε επιχειρηματικό ενδιαφέρον (άγονες)¹⁶⁰.

80. Εξάλλου, δυνάμει του άρθρου 170 παρ. 1 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΦΕΚ Α' 261/1973) (εφεξής ΚΔΝΔ), θεσπίστηκε το πδ 814/1974 (ΦΕΚ Α' 359/1974) με το οποίο καθορίστηκαν οι κατηγορίες των επιβατών δρομολογιακών γραμμών προς εξυπηρέτηση της μεταφοράς μεταξύ των ελληνικών λιμένων. Κατά το άρθρο 2 του ως άνω πδ 814/1974, οι δρομολογιακές γραμμές διακρίνονται σε

(α) κύριες δρομολογιακές γραμμές, οι οποίες συνδέουν δύο τουλάχιστον λιμένες, έχουν ως λιμένα αφετηρίας τον Πειραιά και εκτείνονται σε περισσότερους του ενός Νομούς,

(β) δευτερεύουσες δρομολογιακές γραμμές, οι οποίες συνδέουν δύο τουλάχιστον λιμένες και έχουν ως λιμένα αφετηρίας έτερο πλην του Πειραιά λιμένα και εκτείνονται σε περισσότερους του ενός Νομούς και

(γ) τοπικές δρομολογιακές γραμμές, οι οποίες συνδέουν δύο τουλάχιστον λιμένες με τις ακόλουθες διακρίσεις:

(i) εκτείνονται εντός των ορίων του ίδιου Νομού και σε απόσταση μέχρι τρία ναυτικά μίλια,

(ii) εκτείνονται εντός των ορίων του ίδιου Νομού και σε απόσταση μεγαλύτερη από τρία ναυτικά μίλια,

(iii) εκτείνονται εντός των ορίων του ίδιου Νομού, σε απόσταση μεγαλύτερη από τρία ναυτικά μίλια, υφισταμένης όμως παραλλήλως και κύριας ή δευτερεύουσας δρομολογιακής γραμμής που συνδέει εν όλω ή εν μέρει τους ίδιους λιμένες, και

(iv) Η γραμμή Αργοσαρωνικού, ήτοι η συνδέουσα τον Πειραιά με τους λιμένες Αίγινας - Μεθάνων - Πόρου - Ύδρας - Ερμιόνης - Σπετσών- Π. Χελίου και Λεωνιδίου.

Επίσης ως τοπικές δρομολογιακές γραμμές θεωρούνται αυτές οι οποίες συνδέουν δύο (2) χερσαίες οδικές αρτηρίες, οι οποίες διακόπτονται από λωρίδα θάλασσας εύρους μέχρι τριών (3) ναυτικών μιλίων ή σημεία των ακτών της Ηπειρωτικής Ελλάδας με τα απέναντι νησιά, της ίδιας ως ανωτέρω κατά μέγιστον απόστασης ανεξαρτήτως της υπαγωγής των συνδεόμενων σημείων στα όρια του ίδιου Νομού, οι οποίες εξυπηρετούν κυρίως, τη διακίνηση οχημάτων.

81. Στο πλαίσιο αυτό, σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 2 του ν. 2932/2001, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει¹⁶¹, μέχρι την 31^η Οκτωβρίου κάθε έτους, εκδίδεται Υπουργική

¹⁵⁹ Βλ. άρθρα 3 έως 6 του ν. 2932/2001.

¹⁶⁰ Βλ. άρθρο 8 του ν. 2932/2001.

¹⁶¹ Οι παρ. 4 έως 7 του άρθρου 2 του ν. 2932/2001 ορίζουν τα εξής: « 4. Οι θαλάσσιες ενδομεταφορές τακτικών γραμμών εκτελούνται από επιβατηγά και οχηματαγωγά, επιβατηγά ή φορτηγά, πλοία που δρομολογούνται σε γραμμή ή γραμμές του ενδεικτικού γενικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που καλύπτει τους λιμένες όλων των νησιών. Το δίκτυο καθορίζεται μέχρι 31 Οκτωβρίου εκάστου έτους με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ., και οι δρομολογιακές γραμμές διακρίνονται σε κατηγορίες ανάλογα με τη σημασία τους στις εσωτερικές και διεθνείς μεταφορές της χώρας, στη διοικητική διάρθρωσή της, στη διάταξη των λιμένων, τις ειδικές συνθήκες σε αυτούς και την ανάγκη εξασφάλισης τακτικής εξυπηρέτησής τους. 5. Πλοίο δρομολογούμενο σε γραμμή ορισμένης κατηγορίας μπορεί να εξυπηρετεί και λιμένα ή λιμένες, που περιλαμβάνονται σε γραμμή άλλης κατηγορίας. 6. Με απόφαση του Υπουργού, ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ., μπορεί να επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες, που ενδιαφέρονται για τη δρομολόγηση πλοίου σε ορισμένη ή ορισμένες γραμμές, υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας. Οι ανωτέρω υποχρεώσεις επιβάλλονται για την εξυπηρέτηση λόγων δημόσιου συμφέροντος και περιλαμβάνουν, χωρίς να δημιουργούν διακρίσεις, όρους που αφορούν τους λιμένες, οι οποίοι επιβάλλεται να εξυπηρετούνται, την τακτική εξυπηρέτηση, τη συνέχεια, τη συχνότητα και ικανότητα παροχής μεταφορικών υπηρεσιών, το ναύλο και τη στελέχωση των πλοίων. Δεν

Απόφαση¹⁶² για τον καθορισμό «Ενδεικτικού Γενικού Δικτύου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών» (το δίκτυο θαλάσσιων ενδομεταφορών)¹⁶³. Η εν λόγω απόφαση δεν καθορίζει τις γραμμές, αφού αυτές είναι ενδεικτικές για τους πλοιοκτήτες, ωστόσο, το εν λόγω δίκτυο θαλάσσιων ενδομεταφορών λαμβάνεται υπόψη για την επιδότηση των «κενών» των ακτοπλοϊκών συνδέσεων, όπως αυτά προκύπτουν από την υποβολή των ετήσιων και ελεύθερων δηλώσεων των πλοιοκτητών σχετικά με την τακτική δρομολόγηση των πλοίων τους. Προκειμένου να διασφαλισθεί η συνοχή του νησιωτικού χώρου και η εδαφική συνέχεια της χώρας, το δίκτυο που προκύπτει από τις δηλώσεις τακτικής δρομολόγησης ελέγχεται και αξιολογείται από το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (στο εξής ΣΑΣ) προκειμένου να διαπιστωθεί η συγκοινωνιακή κάλυψη και να επιδοτηθούν τα ενδεχόμενα κενά των ακτοπλοϊκών συνδέσεων. Κατά την αξιολόγηση, συνεκτιμώνται μεταξύ άλλων τα ακόλουθα κριτήρια: α) αν οι νησιωτικοί λιμένες που βρίσκονται σε πρωτεύουσα Νομού, συνδέονται καθημερινά με ηπειρωτικά λιμάνια, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, με μια τουλάχιστον κύρια γραμμή, β) αν τα υπόλοιπα νησιά συνδέονται τουλάχιστον (3) τρεις ημέρες την εβδομάδα με την πρωτεύουσα του Νομού όπου υπάγονται διοικητικά, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, με τοπικές γραμμές και γ) αν τα νησιά που ανήκουν διοικητικά στην ίδια Περιφέρεια συνδέονται μια φορά την εβδομάδα απευθείας ή με ανταπόκριση με την έδρα της Περιφέρειας¹⁶⁴.

82. Οι πλοιοκτήτριες εταιρίες υποβάλλουν, μέχρι την 31^η Ιανουαρίου κάθε έτους, δηλώσεις δρομολόγησης των πλοίων τους, για την περίοδο από την 1^η Νοεμβρίου κάθε έτους, έως την 31^η Οκτωβρίου του επομένου έτους. Η αρμόδια υπηρεσία εκδίδει μέχρι τη 10^η Φεβρουαρίου δελτίου τύπου, το οποίο καταχωρίζεται σε δύο τουλάχιστον ημερήσιες εφημερίδες. Κάθε ενδιαφερόμενος μπορεί μέχρι την 20^η Φεβρουαρίου του ιδίου έτους να συμπληρώσει ή να τροποποιήσει ή να ανακαλέσει τη δήλωσή του. Η αρμόδια υπηρεσία ανακοινώνει τις πιθανές τροποποιήσεις μέχρι την 28^η Φεβρουαρίου. Μετά την 31^η Μαρτίου ο Υπουργός ανακοινώνει στις αρμόδιες Λιμενικές Αρχές τις δηλώσεις δρομολόγησης πλοίων, μαζί με τα δηλωθέντα προγράμματα εκτέλεσης δρομολογίων¹⁶⁵. Σε ειδικές περιπτώσεις το Υπουργείο μπορεί να τροποποιήσει στο αναγκαίο μέτρο τη δήλωση δρομολόγησης ως προς τα στοιχεία των δρομολογίων, σύμφωνα με τα κριτήρια της παρ. 4 του άρθρου 4 του ν. 2932/2001. Κατά τις περ. α και β οι πλοιοκτήτες καλούνται να προσαρμόσουν με συμφωνία τα δρομολογία τους στις αναγκαίες χρονικές αποστάσεις για την επίλυση των προβλημάτων. Αν εντός πέντε (5) ημερών δεν επιτευχθεί συμφωνία, ο Υπουργός αποφασίζει για τις αναγκαίες μεταβολές των δρομολογίων, κατόπιν γνωμοδότησης του ΣΑΣ. Η εκτέλεση των δρομολογίων είναι

απαιτείται γνώμη του Σ.Α.Σ. για την επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, όταν πρόκειται να εξυπηρετηθούν επείγουσες κοινωνικές ανάγκες ή λόγοι εθνικής ασφάλειας και άμυνας. 7. Όλα τα θέματα που αφορούν το προσωπικό των πλοίων ρυθμίζονται από τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας. Όσοι από το προσωπικό δεν είναι Έλληνες και τα καθήκοντα τους σχετίζονται με θέματα ασφαλείας, πρέπει να κατέχουν πιστοποιητικό ελληνομάθειας, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις »

¹⁶² Στο εξής όπου στο κείμενο αναφέρεται Υπουργείο, Υπουργός ή Υπουργική Απόφαση εννοείται ότι πρόκειται κάθε φορά για το Υπουργείο και τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθώς και για τις Υπουργικές Αποφάσεις του τελευταίου.

¹⁶³ Βλ. ενδεικτικά για τα έτη 2015, 2016 και 2017 την ΥΑ 333/2014 (ΦΕΚ Β' 2964/2014), την ΥΑ 225/2015 (ΦΕΚ Β' 2398/2015) και ΥΑ 225/2016 (ΦΕΚ Β' 3275/2016) αντίστοιχα.

¹⁶⁴ Βλ. σχετικά την παρ. 4 του δεύτερου άρθρου του ν. 2932/2001 και το άρθρο 3 των ΥΑ 333/2014 (ΦΕΚ Β' 2964/2014), 225/2015 (ΦΕΚ Β' 2398/2015) και 225/2016 (ΦΕΚ Β' 3275/2016).

¹⁶⁵ Βλ. αναλυτικά το τέταρτο άρθρο του ν. 2932/2001, όπως τροποποιήθηκε με τους ν. 4150/2013 και 4254/2014 και ισχύει.

- υποχρεωτική για ένα (1) έτος από τη δρομολόγηση πλοίου σε συγκεκριμένη γραμμή (άρθρο 4 παρ. 5 εδάφ. 2 του ν. 2932/2001), με δυνατότητα διακοπής των δρομολογίων του για χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει τις 60 ημέρες (άρθρο 4 παρ. 6 εδάφ. 4 του ν. 2932/2001).
83. Εφόσον δεν υποβληθούν δηλώσεις δρομολόγησης για ακτοπλοϊκές συνδέσεις του δικτύου θαλάσσιων ενδομεταφορών ή από αυτές που υποβλήθηκαν δεν καλύπτονται επαρκώς οι συγκοινωνιακές ανάγκες, το Υπουργείο προβαίνει στη δημοσίευση προσκλήσεων εκδήλωσης ενδιαφέροντος για τη σύναψη συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, διάρκειας ενός έως πέντε ετών για την αποκλειστική εξυπηρέτηση συγκεκριμένων γραμμών, άνευ μισθώματος¹⁶⁶.
84. Στην περίπτωση κατά την οποία, η προαναφερθείσα διαδικασία δεν τελεσφορήσει, το Υπουργείο δημοσιεύει προκήρυξη δημόσιου μειοδοτικού διαγωνισμού για την εξυπηρέτηση δρομολογιακών γραμμών με σύναψη σύμβασης ή συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας¹⁶⁷, διάρκειας έως 12 έτη, έναντι μισθώματος¹⁶⁸. Η σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας θεωρείται συναφθείσα με την αποστολή στον πλοιοκτήτη ανακοίνωσης της κατακύρωσης¹⁶⁹ και ο πλοιοκτήτης είναι υποχρεωμένος να προσέλθει μέσα σε συγκεκριμένο χρόνο για την υπογραφή της σύμβασης, με την προϋπόθεση της κατάθεσης της σχετικής εγγυητικής επιστολής καλής εκτέλεσης. Για το χρονικό διάστημα μέχρι την ολοκλήρωση της διαδικασίας του διαγωνισμού και την υπογραφή του εγγράφου της σύμβασης (παρ. 9 άρθρου 8 του ν. 2932/2001) ή σε περίπτωση μη εκτέλεσης των δρομολογίων, λόγω αθέτησης της υποχρέωσης του πλοιοκτήτη ή αδυναμίας εκτέλεσης αυτών για οποιονδήποτε λόγο (παρ. 11 άρθρου 8 του ν. 2932/2001), ο Υπουργός μπορεί να αναθέτει απευθείας, χωρίς την τήρηση διαγωνιστικής διαδικασίας και κατά παρέκκλιση από κάθε άλλη διάταξη, με μόνη την υπογραφή σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, τη διενέργεια δρομολογίων σε πλοιοκτήτη πλοίου που πληροί τις προβλεπόμενες από τον νόμο προϋποθέσεις, έναντι μισθώματος.
85. Η δρομολόγηση των επιβατηγών υδροπτερύγων και ταχυπλόων πλοίων, μετά την προσθήκη αρχικά του άρθρου 4α του ν. 2932/2001 με το ν. 4150/2013 και την τροποποίησή του ακολούθως από το άρθρο 41 παρ. 1 του ν. 4487/2017¹⁷⁰, λαμβάνει χώρα κατά τη διάρκεια της ετήσιας δρομολογιακής περιόδου που αρχίζει την 1^η Νοεμβρίου, για περίοδο τουλάχιστον τεσσάρων (4) μηνών, από τους οποίους οι τρεις (3) θερινοί μήνες είναι συνεχόμενοι. Οι προϋποθέσεις και η διαδικασία τακτικής δρομολόγησης των επιβατηγών υδροπτερύγων και ταχυπλόων πλοίων είναι ίδιες με τις τιθέμενες στις παραγράφους 2, 3, 4 και 7 του τέταρτου άρθρου του ν. 2932/2001. Η δήλωση δρομολόγησης υποβάλλεται μέχρι την 31^η Αυγούστου του κάθε έτους για τη δρομολογιακή περίοδο που αρχίζει την 1^η Νοεμβρίου του ίδιου έτους και τελειώνει την 31^η Οκτωβρίου του επόμενου έτους¹⁷¹. Ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να έχει

¹⁶⁶ Βλ. παρ. 1 του άρθρου 8 του ν. 2932/2001.

¹⁶⁷ Σύμφωνα με την απαντητική επιστολή Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής με αριθ. πρωτ. 7217/07.12.2017 και συγκεκριμένα το συνημμένο σε αυτή Παράρτημα 1, κατά το 2017 βρίσκονταν σε ισχύ 57 συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας.

¹⁶⁸ Βλ. παρ. 5 του άρθρου 8 του ν. 2932/2001.

¹⁶⁹ Βλ. παρ. 8 του άρθρου 8 του ν. 2932/2001.

¹⁷⁰ Με την προσθήκη του άρθρου 4α στον ν. 2932/2001 προβλέφθηκαν ειδικές διατάξεις για την τακτική δρομολόγηση των ταχυπλόων και υδροπτερύγων, και μειώθηκε η διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου σε 4 μήνες, ενώ με το προϊσχύσαν καθεστώς ήταν ετήσια, με δυνατότητα διακοπής 60 ημερών, όπως στα συμβατικά.

¹⁷¹ Ειδικά για τη δρομολογιακή περίοδο που αρχίζει την 1^η Νοεμβρίου 2017 και τελειώνει την 31^η Οκτωβρίου 2018, η δήλωση δρομολόγησης, δυνάμει του άρθρου 41 παρ. 1 του ν. 4487/2017 (ΦΕΚ Α' 116/09.08.2017), υποβάλλεται μέχρι την 31^η Αυγούστου 2017.

- το πλοίο στελεχωμένο, σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις περί οργανικής σύνθεσης πληρώματος κατά την περίοδο δρομολόγησής του, ήτοι για τέσσερις (4) μήνες¹⁷².
86. Σύμφωνα με το άρθρο 5 του ν. 2932/2001, σε περίπτωση μεταβολής του προσώπου του πλοιοκτήτη κατά τη διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου, με απόφαση του Υπουργού, ο νέος πλοιοκτήτης συνεχίζει την εκτέλεση των δρομολογίων με τους ίδιους όρους, εφόσον υποβάλει σχετική δήλωση και συντρέχουν στο πρόσωπό του οι οριζόμενες προϋποθέσεις στην παρ. 2 του άρθρου 3 του ν. 2932/2001.
87. Σύμφωνα με το άρθρο 6 του ν. 2932/2001, η εκτέλεση των δρομολογίων που ανακοινώνονται είναι υποχρεωτική, οι δε πλοιοκτήτες δεν μπορούν να μεταβάλουν μονομερώς τα δρομολόγια, ούτε τον προγραμματισμένο χρόνο διακοπής τους. Η μεταβολή των δρομολογίων επιτρέπεται μόνο εφόσον, επί σχετικού αιτήματος, αποφανθεί ο Υπουργός, ύστερα από γνώμη του ΣΑΣ¹⁷³. Επιπροσθέτως, το ίδιο ως άνω άρθρο ρυθμίζει ειδικές περιπτώσεις, στις οποίες επιτρέπεται η διακοπή εκτέλεσης δρομολογίων¹⁷⁴.
88. Με το άρθρο 7 του ν. 2932/2001, επιτρέπεται η έκτακτη δρομολόγηση πλοίου¹⁷⁵ για την κάλυψη έκτακτων και επείγουσών συγκοινωνιακών αναγκών, οι οποίες δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν εγκαίρως από τα ήδη δρομολογημένα πλοία. Ομοίως, με απόφαση του Υπουργού ή του αρμόδιου για τη δρομολόγηση οργάνου, μπορεί να επιτρέπεται σε δρομολογημένα πλοία να εκτελούν έκτακτες προσεγγίσεις, όταν πρόκειται να εξυπηρετηθούν συγκοινωνιακές ανάγκες για έκτακτους ή επείγοντες κοινωνικούς λόγους¹⁷⁶.
89. Με την παρ. 2 του άρθρου 11 του ν. 2932/2001 ορίζεται ότι όποιος παρέχει υπηρεσίες θαλάσσιων ενδομεταφορών, κατά παράβαση των διατάξεων του πρώτου μέρους του νόμου αυτού, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι (6) μηνών, ενώ σύμφωνα με την παρ. 2 του ίδιου άρθρου στους παραβάτες επιβάλλονται από την αρμόδια λιμενική αρχή οι κυρώσεις του άρθρου 157 ΚΔΝΔ¹⁷⁷.

¹⁷² Η μεταβολή αυτή, η οποία επήλθε με τον ν. 4150/2013, ευνοεί τη λειτουργία των ταχυπλόων, δεδομένου ότι συνεπάγεται περιορισμό των λειτουργικών δαπανών τους.

¹⁷³ Βλ. παρ. 2 του άρθρου 6 του ν. 2932/2001, όπου προβλέπεται ότι «Ο πλοιοκτήτης ή περισσότεροι πλοιοκτήτες από κοινού δεν μπορούν να μεταβάλουν μονομερώς τα δρομολόγια, ούτε τον προγραμματισμένο χρόνο διακοπής τους. Η μεταβολή των δρομολογίων, συμπεριλαμβανομένης της δρομολογιακής γραμμής και του προγραμματισμένου χρόνου διακοπής τους, επιτρέπεται αν υποβάλλουν σχετικό αίτημα και κριθεί, με απόφαση του Υπουργού, ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ., ότι δεν διαταράσσεται η εξυπηρέτηση της γραμμής, ούτε δημιουργούνται διακρίσεις σε βάρος άλλων πλοιοκτητών, με την αποδοχή του αιτήματος. Η απόφαση του Υπουργού κοινοποιείται στον ενδιαφερόμενο εντός τριών (3) μηνών από την ημερομηνία υποβολής του αιτήματος. Το αίτημα αυτό και μέχρι τη σύγκληση του Σ.Α.Σ. μπορεί να γίνεται αποδεκτό από υφιστάμενα όργανα, εξουσιοδοτημένα με απόφαση του Υπουργού, για αντιμετώπιση έκτακτων συγκοινωνιακών αναγκών. Με απόφαση του Υπουργού, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, μπορεί να μεταβιβάζεται σε υφιστάμενα όργανα το δικαίωμα υπογραφής προσωρινής τροποποίησης ή περικοπής δρομολογίων, μεταβολή του προγραμματισμένου χρόνου διακοπής τους, μεταβολή δρομολογιακής γραμμής, καθώς και εκτέλεσης έκτακτων δρομολογίων ή προσεγγίσεων σε δρομολογημένα πλοία, μετά από σχετικά αιτήματα. Στην απόφαση αυτή, καθορίζονται, ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ., τα όργανα, τα κριτήρια αποδοχής των αιτημάτων, καθώς και τα μέγιστα προσωρινά χρονικά διαστήματα».

¹⁷⁴ Βλ. παρ. 3, 4 και 5 του άρθρου 6 του ν. 2932/2001.

¹⁷⁵ Εφόσον πληροί τις προϋποθέσεις της παρ. 2 του άρθρου 3 του ν. 2932/2001.

¹⁷⁶ Βλ. παρ. 2 του άρθρου 7 του ν. 2932/2001.

¹⁷⁷ Στο άρθρο αυτό προβλέπεται ότι «Οι παραβάται των κατά το προηγούμενο άρθρον εκδιδόμενων αστυνομικών διατάξεων τιμωρούνται δι' αποφάσεως των λιμενικών αρχών διά προστίμου μέχρι τεσσαράκοντα χιλιάδων (40.000) δραχμών. Το ποσόν του προστίμου δύναται να εξικνεῖται μέχρις οκτακοσίων χιλιάδων (800.000) δραχμών επί παραβάσεων των διατάξεων περί αποφυγής ρυπάνσεως της θαλάσσης διά πετρελαιοειδών». Το ανώτατο όριο τροποποιήθηκε με το ΠΔ 105/2007 (ΦΕΚ Α 131/13.06.2007) σε δέκα εκατομμύρια (10.000.000)

90. Το παραπάνω νομοθετικό πλαίσιο στις θαλάσσιες ενδομεταφορές συμπληρώνεται από σειρά υπουργικών αποφάσεων, οι οποίες ρυθμίζουν θέματα ανώτατης επιτρεπόμενης τιμολόγησης¹⁷⁸, εφόσον πληρούνται συγκεκριμένες προϋποθέσεις, καθώς και το ύψος των ανώτατων επιτρεπόμενων τιμών καθαρού ναύλου¹⁷⁹.
91. Ειδικότερα στην παρ. 1 της Υπουργικής Απόφασης 3323.1/02/08¹⁸⁰, όπως αυτή τροποποιήθηκε μεταξύ άλλων με την από 21.03.2008 Υπουργική Απόφαση, ορίζεται ότι δεν υφίσταται ανώτατη επιτρεπόμενη τιμολόγηση, εφόσον πληρούται μια τουλάχιστον από τις αναφερόμενες σε αυτό προϋποθέσεις, ήτοι α) η σύνδεση εξυπηρετείται από πλοία που ανήκουν σε δύο τουλάχιστον ανεξάρτητες εταιρίες και ο αφετήριος λιμένας και ο λιμένας προορισμού έχουν ο καθένας ετήσιο αριθμό διακινούμενων επιβατών (αποβιβασθέντες και επιβιβασθέντες) άνω των 150.000 ή/και β) ο αφετήριος λιμένας και ο λιμένας προορισμού έχουν ο καθένας ετήσιο αριθμό διακινούμενων επιβατών (αποβιβασθέντες και επιβιβασθέντες) άνω των 300.000, βάσει των πρόσφατων κάθε φορά στοιχείων¹⁸¹. Εξάλλου, σύμφωνα με την παρ. 4 της ίδια ως άνω Υπουργικής Απόφασης 3323.1/02/08¹⁸², για τις συνδέσεις λιμένων που δεν εμπίπτουν σε μια τουλάχιστον από τις προπαρατεθείσες περιπτώσεις καθώς και για τα δρομολόγια έναντι μισθώματος ή αποκλειστικής εξυπηρέτησης με συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, εξακολουθούν να ισχύουν οι διατάξεις της ΚΥΑ 3323.1/01/05/26.05.2005¹⁸³, με την οποία προσδιορίζονται οι ανώτατες επιτρεπόμενες τιμές καθαρών ναύλων οικονομικής ή ενιαίας θέσης επιβατών και οχημάτων πλοίων ακτοπλοΐας κατά σύνδεση και κατά κατηγορία πλοίου. Περαιτέρω, από την ίδια ως άνω απόφαση (ΥΑ 3323.1/02/08), όπως τροποποιήθηκε¹⁸⁴, προκύπτει ότι υφίσταται η δυνατότητα η προτεινόμενη τιμή ναύλου των ταχυπλόων να είναι διπλάσια των συμβατικών. Επιπλέον, κατά την παρ. 6 της άνω Υπουργικής Απόφασης, η ανώτατη τιμή ναύλου της χειμερινής περιόδου (01/11-31/03) δεν θα υπερβαίνει την αντίστοιχη χαμηλότερη τιμή ναύλου που

δρχ. (29.347,03 ευρώ) και ορίστηκε ότι θα αναπροσαρμόζεται ετήσια από 1.1.2002 σε ποσοστό ύψους 5% (ήδη κατόπιν υπολογισμού των αναπροσαρμογών το ποσό αυτό από 01/01/2018 ανέρχεται σε ευρώ 67.263,81). Περαιτέρω με την παρ. 3 του ενδέκατου άρθρου του ν. 2932/2001 ορίζεται ότι οι παραβάτες των διατάξεων που αφορούν τον ελεύθερο και υγιή ανταγωνισμό, τιμωρούνται με απόφαση της Π.Α.Θ.Ε. (σ.σ. με το ν. 3260/2004 καταργείται και όπου αναφέρεται πλέον νοείται η Επιτροπή Ανταγωνισμού) με πρόστιμο από 30.000 ευρώ έως 300.000 ευρώ.

¹⁷⁸ Βλ. ΥΑ 3323.1/02/08 (βλ. ΦΕΚ Β' 530/2008).

¹⁷⁹ Βλ. ΥΑ 3323.1/02/15 (βλ. ΦΕΚ Β' 730/2015).

¹⁸⁰ Βλ. ΦΕΚ Β' 530/2008. Βλ. την αρχική ΥΑ 3321.1.1/01/04/16.7.2004 στο ΦΕΚ Β' 1084/2004, η οποία τροποποιήθηκε με σειρά υπουργικών αποφάσεων.

¹⁸¹ Κατά την τελευταία πενταετία δεν εφαρμόστηκε στην πράξη ανώτατη τιμή στους ναύλους, σύμφωνα με την ΥΑ 3323.1/02/08, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει. Βλ. σχετική δήλωση γνωστοποιώντας στην υπ' αριθ. πρωτ. 5691/09.10.2017 επιστολή. Σε κάθε περίπτωση από τον πίνακα του Παραρτήματος 1 προκύπτει ότι ανώτατος επιτρεπόμενος ναύλος, βάσει όγκου διακίνησης επιβατών, μπορούσε να επιβληθεί μόνο στο δρομολόγιο Αμοργός-Κουφονήσι.

¹⁸² ΦΕΚ Β' 530/2008.

¹⁸³ Η ΚΥΑ 3323.1/01/05/26.05.2005 (ΦΕΚ Β' 718), έχει τροποποιηθεί με την ΥΑ υπ' αριθ. 3323.1/02/15 (ΦΕΚ Β' 730) και συνεχίζει να ισχύει σύμφωνα με τα οριζόμενα στην ΥΑ. 2252.2.1/26892/17 (ΦΕΚ Β' 1489).

¹⁸⁴ Βλ. και την από 10.04.2017 Απόφαση του Υπουργού (ΦΕΚ Β' 1489/28.04.2017), με την οποία αποφασίστηκε η μη αναπροσαρμογή των ανώτατων επιτρεπόμενων τιμών καθαρών ναύλων, λόγω μηδενικής μεταβολής του Δείκτη Τιμών Καταναλωτή κατά τη δωδεκάμηνη περίοδο Ιανουαρίου 2016 - Δεκεμβρίου 2016 και συναφώς την παράταση ισχύος της υπ' αριθ. 2252.2.1/36162/16/25.04.2016 περί τροποποίησης - αναπροσαρμογής της υπ' αριθ. 3323.1/01/05/26.05.2005 απόφασης «Ανώτατες Επιτρεπόμενες Τιμές Καθαρών Ναύλων Οικονομικής ή Ενιαίας Θέσης Επιβατών, Οχημάτων και Εμπορευμάτων, πλην Ταχυδρομικών Αποστολών, Πλοίων Ακτοπλοΐας κατά Σύνδεση και κατά Κατηγορία Πλοίου».

διαμορφώθηκε από την ίδια πλοιοκτήτρια εταιρία την προηγούμενη θερινή περίοδο (01/4 μέχρι 31/10), μη υπολογιζομένων των προσφορών και εκπτώσεων.

92. Στο ίδιο πλαίσιο, με υπουργικές αποφάσεις¹⁸⁵ έχουν καθοριστεί ως υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, κατηγορίες προσώπων¹⁸⁶ και οχημάτων¹⁸⁷ που δικαιούνται έκπτωση επί του εκάστοτε ισχύοντος ναύλου κατά τη διακίνησή τους με όλα τα ακτοπλοϊκά πλοία στις τακτικές και έκτακτες δρομολογήσεις και στις δρομολογιακές γραμμές που εξυπηρετούνται με σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας.
93. Όσον αφορά τη σύνθεση του πληρώματος των επιβατηγών (ακτοπλοϊκών, μεσογειακών, τουριστικών) πλοίων, νομοθετικές προβλέψεις περιέχονται στο Κεφάλαιο Ε' (άρθρα 87 επ.) του ΚΑΝΔ και συμπληρώνονται από το πδ 177/1974 (ΦΕΚ Α' 64/13.03.1977) καθώς και από υπουργικές αποφάσεις εκδιδόμενες κατ' εξουσιοδότηση της παρ. 2 του άρθρου 87 ΚΑΝΔ (ειδικές συνθέσεις πληρωμάτων). Η σύνθεση του πληρώματος τελεί σε συνάρτηση προς την ολική χωρητικότητα του πλοίου. Περαιτέρω, δυνάμει Συλλογικών Συμβάσεων Εργασίας¹⁸⁸, ορίζονται οι όροι εργασίας (ώρες απασχόλησης, αμοιβή κλπ) των πληρωμάτων.
94. Από όλα τα ανωτέρω προκύπτει ότι το νομοθετικό πλαίσιο έχει δομηθεί κατά τέτοιο τρόπο, ώστε αφενός, με τις τιθέμενες αυστηρές προθεσμίες (υποβολή αιτήσεων δρομολόγησης μέχρι την 31^η Ιανουαρίου για τη δρομολογιακή περίοδο που ξεκινάει δέκα μήνες μετά, ήτοι την 1^η Νοεμβρίου του ίδιου έτους) να ολοκληρώνεται εγκαίρως η διαδικασία τακτικής δρομολόγησης και αφετέρου να υφίσταται η δυνατότητα, μέσω των έκτακτων δρομολογήσεων και των συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, να καλύπτονται έκτακτες ανάγκες καθώς και τα κενά που δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν από τα ήδη δρομολογημένα πλοία. Παρότι, συνεπώς, υφίσταται μια τυπική διαδικασία, η οποία σε συνδυασμό με τη νομοθετικά επιβαλλόμενη υποχρέωση για έγκαιρο προγραμματισμό, δυσχεραίνει τη δρομολόγηση πλοίων, ωστόσο οι νομικο-τεχνικές δυσκολίες δεν εξικνούνται μέχρι του σημείου, ώστε να χαρακτηριστούν εμπόδια εισόδου στην αγορά. Το ανωτέρω συμπέρασμα συμπίπτει με τις απόψεις των συμμετεχουσών εταιριών και των ανταγωνιστών τους¹⁸⁹.

¹⁸⁵ Βλ. ΥΑ 3324.1/01/13, ΦΕΚ 1728/15.07.2013, ΥΑ 3324.1/01/14, ΦΕΚ 1129/2014 και ΥΑ 2251.212/01/15, ΦΕΚ 1557/2015.

¹⁸⁶ Π.χ. άποροι, παιδιά ηλικίας μέχρι 5 ετών, ανάπηροι πολέμου, άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα και πολύτεκνοι.

¹⁸⁷ Π.χ. αναπηρικά οχήματα και οχήματα λιμενικού σώματος, ελληνικής ακτοφυλακής κλπ.

¹⁸⁸ Βλ. ΣΣΕ Πληρωμάτων Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων με αριθμό 2242.5-1.5/77056/2017, ΦΕΚ 4005/17.11.2017.

¹⁸⁹ Βλ. σχετικά: **α)** την υπ' αριθ. πρωτ. 4973/11.09.2017 Γνωστοποίηση και την υπ' αριθ. πρωτ. 5691/09.10.2017 επιστολή της ΑΤΤΙΣΑ, από τις οποίες προκύπτει ότι τόσο η Γνωστοποιούσα όσο και η εταιρία στόχος θεωρούν ότι δεν υφίστανται νομικά εμπόδια εισόδου, **β)** την υπ' αριθ. πρωτ. 6366/31.10.2017 επιστολή της ΜΙΝΟΑΝ, η οποία θεωρεί ότι η νομοθεσία θέτει περιορισμούς στην άμεση δρομολόγηση πλοίου, κρίνει ωστόσο ότι με την κατάλληλη οργάνωση και ακολουθώντας τις νόμιμες διαδικασίες ενώπιον των αρμόδιων αρχών, οι όποιες δυσκολίες στην είσοδο είναι περιορισμένες και απολύτως αντιμετωπίσιμες, **γ)** την υπ' αριθ. πρωτ. 7095/04.12.2017 απαντητική επιστολή της SEAJETS, η οποία θεωρεί ότι υπό το ισχύον νομοθετικό καθεστώς δεν υπάρχει δυσκολία στην έγκριση αίτησης δρομολόγησης καθώς και ότι ο νόμος πρέπει να παραμείνει ως έχει, **δ)** την υπ' αριθ. πρωτ. 6138/23.10.2017 απαντητική επιστολή της Fast Ferries, η οποία εντοπίζει προβλήματα όχι στον ίδιο το νόμο, αλλά σε πρακτικές που έχουν υιοθετήσει εταιρίες του κλάδου για την παράκαμψή του, αναφέροντας ότι τα «τελευταία χρόνια δηλώνονται αρχικά νόμιμα δρομολογήσεις που δεν θα υλοποιηθούν, τόσο από συμβατικά όσο και από ταχύπλοα, με αποτέλεσμα το λιμάνι της Ραφήνας να αδυνατεί να εξυπηρετήσει όλες αυτές τις δηλώσεις. Έτσι, εταιρείες που επί σειρά ετών εξυπηρετούν σταθερά τις γραμμές από

95. Πρόσθετα, η εκτέλεση των δρομολογίων είναι μεν υποχρεωτική (άρθρο 6 παρ. 1 του ν. 2932/2001), αλλά ο βαθμός δεσμευτικότητας δεν υπερβαίνει τα όρια που επιβάλλονται από την καλή πίστη και τη βασική αρχή του άρθρου 1 του ν. 2932/2001 περί ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών. Και τούτο διότι υφίσταται η δυνατότητα με απόφαση του Υπουργού, κατόπιν υποβολής αιτήματος και γνώμης του ΣΑΣ, να μεταβληθούν τα δρομολόγια και ο προγραμματισμένος χρόνος διακοπής τους, ενώ επιπλέον ορίζεται στην παρ. 3 του άρθρου 6 του ν. 2932/2001 τότε επιτρέπεται η διακοπή εκτέλεσης δρομολογίων¹⁹⁰ και στο άρθρο 11 του ν. 2932/2001 σε συνδυασμό με το άρθρο 157 ΚΑΝΔ ποιές ποινικές και διοικητικές κυρώσεις επιβάλλονται, σε περίπτωση αυθαίρετης διακοπής των δρομολογίων.
96. Εξάλλου, σε σχέση με τις επηρεαζόμενες αγορές [βλ. κατωτέρω υπό Ε.5.], το 2016, τα κριτήρια όγκου διακίνησης επιβατών για την επιβολή ανώτατου επιτρεπόμενου ναύλου πληρούνταν μόνο σε μια περίπτωση (Αμοργός-Κουφονήσια, για την οποία υπάρχει και ενεργής σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας)¹⁹¹, ενώ συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας υφίστανται ενεργές σε μικρό αριθμό διαδρομών¹⁹² σε σχέση με το σύνολο των επηρεαζόμενων από την παρούσα συγκέντρωση αγορών. Εξάλλου, η προαναφερόμενη ρύθμιση περί ανώτατης τιμής ναύλου της χειμερινής περιόδου [βλ. ανωτέρω υπό παρ. 91], αποβλέπει στην προστασία των επιβατών από αυθαίρετες αυξήσεις των ναύλων κατά τη χειμερινή περίοδο, κατά την οποία ο ανταγωνισμός δεν είναι εντατικός, μέσα στην ίδια και μόνο δρομολογιακή περίοδο. Το σχετικό προαναφερόμενο ρυθμιστικό πλαίσιο επιτρέπει στις ακτοπλοϊκές εταιρίες για κάθε επόμενη δρομολογιακή περίοδο να καθορίζουν ελεύθερα το ύψος των ναύλων τους, έχοντας βεβαίως υπόψη τους την ανωτέρω σχέση μεταξύ των θερινών και χειμερινών ναύλων (ανώτατη τιμή ναύλου της χειμερινής περιόδου = χαμηλότερη τιμή ναύλου της προηγούμενης θερινής περιόδου).
97. Αναστολή των ρυθμίσεων της Υπουργικής Απόφασης περί ανώτατης τιμής ναύλου προβλέπεται¹⁹³ με απόφαση των αρμόδιων Υπουργών, «εφόσον υπάρχουν ενδείξεις

Ραφήνα μπορεί να μην έχουν εγκεκριμένα δρομολόγια ούτε καν για την 1^η Νοεμβρίου», ε) την υπ' αριθ. πρωτ. 6387/01.11.2017 απαντητική επιστολή της Golden Star Ferries, η οποία θεωρεί ότι δεν υφίσταται δυσκολία έγκρισης δρομολόγησης εφόσον τα αιτούμενα δρομολόγια κατατεθούν εμπρόθεσμα στο Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής και ε) την υπ' αριθ. πρωτ. 6251/26.10.2017 απαντητική επιστολή της ANEK, η οποία δηλώνει ότι από την ανοικτή διαδικασία ετήσιας δρομολόγησης δίνεται η δυνατότητα αφενός σε όλες τις εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην ελληνική ακτοπλοΐα και αφετέρου σε όλες τις ελληνικές και ευρωπαϊκές εταιρίες που διαθέτουν πλοία υπό ευρωπαϊκή σημαία.

¹⁹⁰ Σημειώνεται ότι ακόμη και αν διακοπεί κάποιο δρομολόγιο χωρίς να έχει προηγηθεί η υπουργική απόφαση ή χωρίς να συντρέχει κάποιος από τους ειδικούς λόγους της παρ. 3 του άρθρου 6 του ν. 2932/2001, οι συνέπειες της διακοπής αυτής συνίστανται στην επιβολή των ποινικών και διοικητικών κυρώσεων του άρθρου 11 του ν. 2932/2001 (φυλάκιση τουλάχιστον 6 μηνών του παρέχοντος υπηρεσίες θαλάσσιων ενδομεταφορών και πρόστιμο τουλάχιστον ευρώ 67.263,81) σε συνδυασμό με την κύρωση της παρ. 7 του άρθρου 6 του ν. 2932/2001, οι οποίες αναλογικά προς τα μεγέθη των ακτοπλοϊκών εταιριών και τους κύκλους εργασιών τους είναι περιορισμένα και σε κάθε περίπτωση διαχειρίσιμα.

¹⁹¹ Βλ. Παράρτημα 1 από το οποίο προκύπτει ότι ανώτατος επιτρεπόμενος ναύλος, βάσει όγκου διακίνησης επιβατών, μπορούσε να επιβληθεί μόνο στο δρομολόγιο Αμοργός- Κουφονήσι.

¹⁹² Συγκεκριμένα στις διαδρομές Κουφονήσια-Νάξος, Νάξος-Κουφονήσια, Νάξος-Αμοργός, Αμοργός-Νάξος, Κουφονήσια-Αμοργός, Αμοργός-Κουφονήσια. Τούτο προκύπτει από τη συνδυαστική ανάγνωση του Πίνακα που προσκομίστηκε από τη γνωστοποιούσα ως Παράρτημα ΣΤ της απαντητικής επιστολής με αριθ. πρωτ. 1738/15.03.2018 και του πίνακα του Παραρτήματος 8 που απεικονίζει τις σχετικές αγορές για το έτος 2017.

¹⁹³ Βλ. ΥΑ 332//2008 (ΥΑ 3323.1/02/08 ΦΕΚ Β' 530 2008) αρ. 1 παρ. 8 όπου προβλέπεται ότι «8. Η ισχύς της παρούσης δύναται ν' αναστέλλεται μερικώς ή ολικώς, με Απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, εφόσον υπάρχουν ενδείξεις εναρμονισμένης πρακτικής, από υπόχρεες για την εφαρμογή

εναρμονισμένης πρακτικής, από υπόχρεες για την εφαρμογή της παρούσης πλοιοκτήτριες εταιρείες ή πλοιοκτήτες, η οποία οδηγεί σε υπέρμετρη αύξηση των τιμών των ναύλων και σε κάθε περίπτωση βλάπτει το κοινωνικό συμφέρον», με ισχύ μέχρι την έκδοση οριστικής απαλλακτικής απόφασης από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, στην οποία προβλέπεται ότι παραπέμπονται οι σχετικές περιπτώσεις. Κατά τη γραμματική διατύπωση της ρύθμισης, αυτή καταλαμβάνει μόνο περιπτώσεις υπέρμετρης αύξησης των τιμών συνεπεία ενδείξεων εναρμονισμένης πρακτικής και όχι συνεπεία μονομερούς ενέργειας. Στην πράξη ουδέποτε έχει εφαρμοστεί.

Δ.2. ΠΔ 405/1996

98. Στο άρθρο 1¹⁹⁴ του πδ 405/1996 («Κανονισμός φόρτωσης, εκφόρτωσης, διακίνησης και παραμονής επικινδύνων ειδών σε λιμένες και μεταφορά αυτών δια θαλάσσης») δίνονται οι ορισμοί των κατηγοριών πλοίων, της έννοιας του επιβατηγού, του πληρώματος, του επικινδύνου φορτίου κλπ. Επίσης, το άρθρο 2 του εν λόγω Κανονισμού έχει ως αντικείμενο τη θέσπιση μέτρων ασφάλειας που αφορούν την φορτοεκφόρτωση από ελληνικά ή ξένα πλοία, τη διακίνηση και παραμονή επικινδύνων συσκευασμένων ειδών, όσον αφορά την θαλάσσια και χερσαία ζώνη λιμένων και όρμων, καθώς και τη θαλάσσια έκταση της περιοχής δικαιοδοσίας των λιμενικών αρχών και των υπαλλήλων λιμένα.
99. Σύμφωνα με το άρθρο 25 του προαναφερόμενου Κανονισμού, απαγορεύεται η μεταφορά επικινδύνων συσκευασμένων ειδών με επιβατηγό πλοίο κλασικού τύπου και με επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο, με εξαίρεση τη μεταφορά των συγκεκριμένων επικινδύνων ειδών που αναφέρονται στα άρθρα 29¹⁹⁵ και 33.

Ε. ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΠΗΡΕΑΖΟΜΕΝΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

Ε.1. Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

100. Κατά την κλαδική μελέτη της [...] «Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία» του 2016 (εφεξής «μελέτη της [...]»)¹⁹⁶, βάσει των δηλώσεων τακτικής δρομολόγησης κατά τη δρομολογιακή περίοδο 2015-2016, ο στόλος της ελληνικής ακτοπλοΐας αριθμούσε 181 πλοία, από τα οποία

της παρούσης πλοιοκτήτριες εταιρείες ή πλοιοκτήτες, η οποία οδηγεί σε υπέρμετρη αύξηση των τιμών των ναύλων και σε κάθε περίπτωση βλάπτει το κοινωνικό συμφέρον. Η αναστολή ισχύει μέχρι έκδοσης οριστικής απαλλακτικής Απόφασης από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, στην οποία παράλληλα παραπέμπεται άμεσα οποιαδήποτε τέτοια περίπτωση. Σε περίπτωση αναστολής ισχύος της παρούσης απόφασης εφαρμόζονται τα προβλεπόμενα της Κ.Υ.Α. αριθ. 3323.1/01/05/26.5.2005 (Β' 718)».

¹⁹⁴ Σύμφωνα με τους ορισμούς του άρθρου 1 του ΠΔ 405/1996: «Στον Κανονισμό αυτό, εκτός εάν αλλιώς ειδικά ορίζεται, νοείται<<Επιβατηγό Πλοίο>> (Ε/Γ): Κάθε πλοίο που μεταφέρει περισσότερους από δώδεκα (12) επιβάτες.(3) <<Φορτηγό Πλοίο>> (Φ/Γ) : Κάθε πλοίο που δεν είναι επιβατηγό.(4) <<Οχηματαγωγό Πλοίο>> (Ο/Γ): Κάθε πλοίο που από κατασκευή ή μετασκευή και από τη διάταξη και το μέγεθος των χώρων του, προορίζεται κατά κύριο σκοπό για την παραλαβή και μεταφορά οχημάτων που εισέρχονται και εξέρχονται με τα ίδια τους μέσα ή με ρυμούλκηση. (5) <<Επιβατηγό Οχηματαγωγό>> (Ε/Γ-Ο/Γ):Κάθε οχηματαγωγό πλοίο που μεταφέρει περισσότερους από δώδεκα (12) επιβάτες.(6) <<Φορτηγό Οχηματαγωγό>> (Φ/Γ-Ο/Γ): Κάθε οχηματαγωγό πλοίο που δεν είναι επιβατηγό...(8) <<Επιβάτης>>: Κάθε πρόσωπο που επιβαίνει στο πλοίο εκτός από τον Πλοίαρχο και τα μέλη του πληρώματος».

¹⁹⁵ Κατ' εξαίρεση, επιτρέπεται να μεταφέρονται ταυτόχρονα οι επιβάτες και επικινδύνους συσκευασμένα είδη, (π.χ. τριφύλλια, άχυρα και συναφή φορτία αυτών, φιάλες οξυγόνου, ελαιοπυρήνες, πυρηνόξυλο, υγρή άσφαλτος, βαρέλια με καύσιμα ή φιάλες υγραερίου, σε γραμμές τοπικού χαρακτήρα, όπου οι αποστάσεις είναι μικρές, προκειμένου κάτω από επιπρόσθετες και αυστηρές προϋποθέσεις να μεταφέρονται ασφαλώς ταυτόχρονα με τα πλοία επιβάτες και φορτία), προκειμένου να διευκολυνθεί ο ομαλός εφοδιασμός των παραμεθόριων νησιών.

¹⁹⁶ Η μελέτη προσκομίστηκε από τη εταιρία ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΕ (υπ' αριθ. πρωτ. 6130/20.10.2017).

σχεδόν το 80% είναι επιβατηγά – οχηματαγωγά πλοία, ενώ εάν προσμετρηθούν και τα πλοία που είναι δρομολογημένα βάσει συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας καθώς επίσης και τα πλοία που εξυπηρετούν τη γραμμή Ελλάδας - Ιταλίας, τότε ο συνολικός αριθμός των εν ενεργεία σκαφών εκτιμάται σε 233¹⁹⁷.

101. Αναλυτικότερα, σύμφωνα με τα στοιχεία του φακέλου¹⁹⁸, στην ελληνική ακτοπλοΐα δραστηριοποιούνταν κατά το τέλος του 2016 άνω των [...] εταιριών, οι οποίες μπορούν να ενταχθούν σε τρεις κατηγορίες:

- *Κύριες εταιρίες (Mainstream operators)*: Σε αυτή την κατηγορία εντάσσονταν τέσσερις εταιρίες, οι ΑΤΤΙΚΑ, ΗΣΥ, ΜΙΝΟΑΝ και ΑΝΕΚ, οι οποίες κάλυπταν ένα ευρύ τμήμα της αγοράς σε σημαντικές συνδέσεις. Ο στόλος τους ήταν σχετικά νέος ή/και ανακαινισμένος και αποτελούνταν συνολικά από [...] περίπου πλοία, τα οποία κάλυπταν, βάσει χωρητικότητας («*deployed capacity*»), το [65-75]% των επιβατών και το [85-95]% των φορτηγών που διακινούνταν ανά έτος.
- *Ειδικευμένες εταιρίες (Niche operators)*: Σε αυτή την κατηγορία εντάσσονταν έξι (6) εταιρίες, ήτοι ο Όμιλος SEAJETS (όμιλος εταιριών-πλοίων, εφεξής και «SEAJETS»), η Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρία Ζακύνθου (εφεξής και «ΖΑΝΤΕ»), η ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΠΗΝΤ ΛΑΙΝΣ Ν.Ε. (εφεξής και «Aegean Speed Lines»), η Ιπτάμενα Δελφίνια Αιγαίου Ν.Ε. (εφεξής «Aegean Flying Dolphins», όμιλος εταιριών-πλοίων με ιπτάμενα δελφίνια), η Κοινοπραξία Δωδεκάνησος Θαλάσσιες Γραμμές (εφεξής και «DODEKANISOS SEAWAYS», όμιλος εταιριών-πλοίων) και η ΚΑΡΘΑΙΑ Ν.Ε. (εφεξής «AGOUDIMOS LINES»), οι οποίες δραστηριοποιούνταν σε περισσότερα του ενός δρομολόγια και κάλυπταν κυρίως εποχιακή ζήτηση. Ο στόλος τους αποτελούνταν συνολικά από [...] περίπου πλοία, συμβατικά και ταχύπλοα, τα οποία κάλυπταν, βάσει χωρητικότητας («*deployed capacity*»), το [5-10]% των επιβατών και το [0-5]% των φορτηγών.
- *Τοπικές εταιρίες (Regional operators)*: Σε αυτή την κατηγορία εντάσσονταν πάνω από πενήντα (50) εταιρίες, μεταξύ των οποίων οι Golden Star Ferries, ΑΝΕΣ κ.α. οι οποίες δραστηριοποιούνταν σε μικρά, τοπικά ή και επιδοτούμενα δρομολόγια. Ο στόλος έκαστης αριθμούσε κατά μ.ο. [...] συμβατικά πλοία, τα οποία κάλυπταν, βάσει χωρητικότητας («*deployed capacity*»), το [15-25]% των επιβατών και το [5-10]% των φορτηγών.

102. Βάσει των ανωτέρω στοιχείων¹⁹⁹, ο βαθμός συγκέντρωσης της αγοράς ήταν υψηλός, καθώς οι τέσσερις (4) μεγαλύτερες εταιρίες μετέφεραν περίπου [...] των επιβατών και οχημάτων, ενώ η πλειονότητα των δραστηριοποιούμενων ακτοπλοϊκών εταιριών διέθετε ένα μόνο καράβι που εξυπηρετούσε συγκεκριμένα δρομολόγια. [...].

103. Η εικόνα του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας κατά το έτος 2017 και ιδίως ενόψει της θερινής περιόδου του έτους 2018, παρουσιάζει σημαντικές διαφοροποιήσεις, λόγω των δηλώσεων δρομολόγησης που έχουν υποβάλει οι ακτοπλοϊκές εταιρίες και της πρόσκτησης

¹⁹⁷ Πληροφορίες σχετικά με τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην Ελληνική ακτοπλοΐα παρατίθενται και στο Παράρτημα 2 της παρούσας.

¹⁹⁸ Βλ. [...]

¹⁹⁹ Βλ. [...] και μελέτη της [...].

νέων πλοίων κυρίως από «ειδικευμένες» ή «τοπικές» εταιρίες. Ενδεικτικά αναφέρονται οι εταιρίες SEAJETS και Golden Star Ferries, οι οποίες έχουν αυξήσει σημαντικά το στόλο τους και διεκδικούν υψηλότερο μερίδιο αγοράς για το 2018, βάσει των δηλώσεων δρομολογήσεων που έχουν υποβάλει [βλ. αναλυτικά κατωτέρω υπό Ζ.5.3.].

104. Από πλευράς ιδιοκτησιακού καθεστώτος, οι εταιρίες της ελληνικής ακτοπλοΐας διακρίνονται α) στις μεγάλες επιχειρήσεις, οι μετοχές των οποίων είναι εισηγμένες στο Χ.Α.Α, β) σε εταιρίες πολυμετοχικής βάσης, στις οποίες κυριαρχεί το στοιχείο της εντοπιότητας, καθώς η πλειοψηφία των μετόχων προέρχεται από τη συγκεκριμένη νησιωτική περιοχή και γ) σε ολιγομετοχικές εταιρίες, στις οποίες η πλειοψηφία των μετόχων ανήκει σε εφοπλιστικές οικογένειες.
105. Σύμφωνα με την μελέτη της [...], η ελληνική ακτοπλοΐα έχει παρουσιάσει σημαντική βελτίωση τα τελευταία χρόνια, τόσο σε επίπεδο ανανέωσης του στόλου, όσο και σε επίπεδο παρεχόμενων υπηρεσιών. Με την επιχειρηματική πρωτοβουλία των ίδιων των ακτοπλοϊκών εταιριών, δρομολογήθηκαν στις ελληνικές θάλασσες νεότευκτα πλοία (επιβατηγά, επιβατηγά – οχηματαγωγά και νεότερης τεχνολογίας, όπως ταχύπλοα, catamaran κλπ) που μείωσαν σημαντικά τους χρόνους πρόσβασης και κατέστησαν την ακτοπλοΐα ακόμη πιο ανταγωνιστική έναντι των αεροπορικών μεταφορών. Παράλληλα, εμφανής είναι η βελτίωση στην ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, όσον αφορά στην ταχύτητα, στη συχνότητα και ακρίβεια των δρομολογίων, ενώ βελτιώνονται και οι λιμενικές υποδομές. Εκτός από τις αλλαγές σε επίπεδο εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης στόλου, σημειώθηκαν και «στρατηγικές» κινήσεις (π.χ. συγχωνεύσεις, εξαγορές, συνέργειες) μεταξύ εταιριών του κλάδου, με αποτέλεσμα τη δημιουργία την προηγούμενη δεκαετία ισχυρών επιχειρηματικών ομίλων με αυξημένο μερίδιο στις θαλάσσιες γραμμές.
106. Κατά την ίδια μελέτη, [...]
107. Σύμφωνα με τα στοιχεία του φακέλου²⁰⁰, η κερδοφορία του κλάδου επηρεάζεται έντονα από τις διεθνείς τιμές του πετρελαίου (οι οποίες το 2015 ήταν ιδιαίτερα ευνοϊκές) και την οικονομική κατάσταση στη χώρα, ενώ στόχος των εταιριών παραμένει η μείωση των λειτουργικών εξόδων, μέσω π.χ. μείωσης της ταχύτητας των πλοίων, αντικατάστασης κοστοβόρων πλοίων, εξορθολογισμού κόστους προμηθειών, εξορθολογισμού στόλου μέσω πώλησης πλοίων κ.λπ.

Ε.2. ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ²⁰¹

Ε.2.1. Εισαγωγικά

108. Ο κλάδος της επιβατηγού ναυτιλίας, ήτοι της μεταφοράς προσώπων και φορτίων δια θαλάσσης, με επιβατηγά - οχηματαγωγά και ταχύπλοα πλοία, περιλαμβάνει αρκετές αγορές, που διακρίνονται ανάλογα με τον τύπο του πλοίου (συμβατικό ή ταχύπλοο επιβατηγό (Ε/Γ)/οχηματαγωγό (Ο/Γ)) και το αντικείμενο της μεταφοράς (πρόσωπα ή οχήματα, με

²⁰⁰ Βλ. [...]

²⁰¹ Η σχετική αγορά υπηρεσιών περιλαμβάνει το σύνολο των υπηρεσιών που θεωρούνται από τον καταναλωτή εναλλάξιμες ή δυνάμενες να υποκατασταθούν μεταξύ τους, λόγω των χαρακτηριστικών τους, των τιμών τους και της χρήσης, για την οποία προορίζονται.

ενδεχόμενη περαιτέρω διάκριση ανάλογα με το είδος των οχημάτων - επιβατηγά Ι.Χ., φορτηγά κλπ).

109. Ειδικότερα, σύμφωνα με παλαιότερες αποφάσεις της Επιτροπής Ανταγωνισμού²⁰², ο κλάδος της επιβατηγού ναυτιλίας διακρίνεται από αυτούς των άλλων μεταφορικών μέσων για τη μεταφορά προσώπων [βλ. αναλυτικά κατωτέρω υπό Ε.2.4.]. Βάσει των προαναφερόμενων κριτηρίων του τύπου του πλοίου (συμβατικό, καταμαράν, υδροπτέρυγο) και του αντικειμένου της μεταφοράς (πρόσωπα, οχήματα), ορίστηκαν οι εξής σχετικές αγορές:
- (α) παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς προσώπων με κλασσικού/ συμβατικού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοία,
- (β) παροχή υπηρεσιών μεταφοράς οχημάτων με κλασσικού τύπου/ συμβατικά Ε/Γ-Ο/Γ πλοία,
- (γ) παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς προσώπων με ταχύπλοα και, ειδικότερα,
- (i) ταχύπλοα επιβατηγά υδροπτέρυγα ικανά να αναπτύξουν ταχύτητα άνω των 35 κόμβων (Ε/Γ - Υ/Γ, Flying ή Mega Dolphins) και
- (ii) ταχύπλοα νέας τεχνολογίας επιβατηγά τύπου καταμαράν ικανά να αναπτύξουν ταχύτητα άνω των 35 κόμβων (Ε/Γ - Ο/Γ Highspeed) και
- (δ) παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς οχημάτων με ταχύπλοα νέας τεχνολογίας (Ε/Γ - Ο/Γ Highspeed) τύπου καταμαράν.
110. Στη συνέχεια εξετάζεται αν η ανωτέρω οριοθέτηση των σχετικών αγορών υπηρεσιών απηχεί τις συνθήκες ανταγωνισμού των τελευταίων ετών στην ελληνική ακτοπλοΐα. Ειδικότερα:

Ε.2.2. Κατάτμηση αγοράς ανάλογα με το αντικείμενο μεταφοράς

111. Από τη μελέτη των στοιχείων του φακέλου προκύπτει ότι η ζήτηση για τη μεταφορά επιβατηγών ΙΧ και δικύκλων αντανακλά εν πολλοίς τη ζήτηση για τη μεταφορά επιβατών, ενώ η αγορά της μεταφοράς φορτηγών διακρίνεται από αυτή των ΙΧ οχημάτων και δικύκλων λόγω:
- (α) της μεταφοράς τους κατά τη συντριπτική τους πλειονότητα με συμβατικά πλοία²⁰³,
- (β) των διαφορετικών χαρακτηριστικών της ζήτησης σε σχέση με τα ΙΧ οχήματα, καθώς οι καταναλωτές/αγοραστές των υπηρεσιών μεταφοράς φορτηγών δεν είναι συνήθως φυσικά πρόσωπα αλλά εμπορικές/μεταφορικές επιχειρήσεις, ο στόλος των οποίων πραγματοποιεί περισσότερα ταξίδια ετησίως από το μέσο επιβάτη και, ως εκ τούτου για την επιλογή του πλοίου, αποδίδουν στην πλειονότητά τους μεγαλύτερη σημασία στην τιμή των υπηρεσιών μεταφοράς/ εισιτηρίων παρά στη διάρκεια των ταξιδιών²⁰⁴,
- (γ) του περιορισμένου δικτύου διανομής - πώλησης εισιτηρίων σε σχέση με το αντίστοιχο δίκτυο πώλησης εισιτηρίων ΙΧ οχημάτων [βλ. αναλυτικά κατωτέρω υπό Ζ.2.] και
- (δ) του γεγονότος ότι μέρος των φορτηγών διακινούνται με μια ειδική κατηγορία πλοίων, τα αμιγώς Φ/Γ-Ο/Γ, ήτοι εμπορικά πλοία γνωστά ως Roll on - Roll off (RO-RO), τα οποία

²⁰² Βλ. ενδεικτικά Αποφάσεις ΕΑ 210/III/2002, 247/III/2003, 371/V/2007, 427/V/2009 και 507/VI/2010.

²⁰³ Βάσει προσκομισθέντων στοιχείων, η HSW (υπ' αριθ. πρωτ. 6831/21.11.2017) είναι η μόνη από τις επτά (7) εταιρίες η οποία διαθέτει εισιτήρια «φορτηγών» σε ταχύπλοα πλοία. Ωστόσο ο αριθμός τους είναι ιδιαίτερα περιορισμένος ([...] % του συνόλου των φορτηγών βάσει στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ. έτους 2016).

²⁰⁴ Βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 6122/20.10.2017 επιστολή της ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ Ν.Ε.

μεταφέρουν μόνο φορτηγά οχήματα (γενικού ή/και επικίνδυνου φορτίου)²⁰⁵ και τους οδηγούς τους (μέχρι 12), και υπόκεινται στις διατάξεις περί τακτικής δρομολόγησης. Στην ελληνική ακτοπλοΐα κατά την περίοδο 2015-2017 δραστηριοποιούνταν [...] εταιρίες²⁰⁶ με [...] τύπου RO-RO συνολικά, τα οποία εκτελούσαν δρομολόγια από/προς Αττική σε Κυκλάδες, Βόρειο Αιγαίο, Κρήτη και Δωδεκάνησα.

112. Οι συμμετέχουσες δραστηριοποιούνται και στη μεταφορά δεμάτων, η οποία ωστόσο αποτελεί αμελητέο²⁰⁸ τμήμα του συνολικού κύκλου εργασιών τους, οπότε περαιτέρω ανάλυση των συνθηκών παροχής των σχετικών υπηρεσιών παρέλκει.
113. Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, για τις ανάγκες της παρούσας, ορίζονται οι κάτωθι αγορές, αναλόγως του αντικειμένου μεταφοράς:
 - (α) η μεταφορά προσώπων/επιβατών διά θαλάσσης,
 - (β) η μεταφορά ΙΧ οχημάτων διά θαλάσσης και
 - (γ) η μεταφορά φορτηγών διά θαλάσσης, αγορά στην οποία τα ταχύπλοα πλοία έχουν επουσιώδη και εν πολλοίς περιστασιακή παρουσία, οι δε πάροχοι της υπηρεσίας δέχονται ανταγωνιστικές πιέσεις από τα πλοία τύπου RO-RO²⁰⁹.

E.2.3. Κατάτμηση αγοράς ανάλογα με τον τύπο του σκάφους

E.2.3.1. Απόψεις των μερών

114. Η γνωστοποιούσα επικαλείται²¹⁰ την προαναφερόμενη πρακτική της Επιτροπής Ανταγωνισμού και υποστηρίζει ότι η πραγματοποιηθείσα στις παλαιότερες αποφάσεις της Επιτροπής οριοθέτηση των επιμέρους σχετικών αγορών ισχύει και υπό τις συνθήκες ανταγωνισμού των τελευταίων ετών στην ελληνική ακτοπλοΐα.
115. Κατά τη γνωστοποιούσα²¹¹, παρότι ο ν. 2932/2001 δεν προέβλεπε διαφοροποιήσεις μεταξύ ταχυπλόων και συμβατικών πλοίων σε ότι αφορά στον χρόνο δρομολόγησης των πλοίων και τον χρόνο απασχόλησης των πληρωμάτων, ωστόσο, στην πράξη αποδείχθηκε η ακαταλληλότητα των ταχυπλόων για την εκτέλεση δρομολογίων τη χειμερινή περίοδο αφενός λόγω περιορισμένης δυνατότητας ή και αδυναμίας μεταφοράς φορτηγών αυτοκινήτων και αφετέρου για καθαρά εμπορικούς λόγους, που ανάγονται στην υψηλή κατανάλωση

²⁰⁵ Αν και τεχνικά είναι δυνατή η μεταφορά ΙΧ οχημάτων, η μη δυνατότητα μεταφοράς επιβατών (οι οποίοι ταξιδεύουν κατά κανόνα με το όχημά τους) οδηγεί εν τοις πράγμασι στη μη δυνατότητα υποκατάστασης του εν λόγω τύπου πλοίου με το κλασσικό συμβατικό, ενώ τυχόν μεταφορά ΙΧ αφορά κυρίως σε ενοικιαζόμενα οχήματα εταιριών ενοικιάσεως (βλ. υπ' αριθ. πρωτ. 6124/20.10.2017 απάντηση της ΚΡΕΤΑ ΚΑΡΓΟ ΛΑΙΝΣ Ν.Ε.).

²⁰⁶ Πρόκειται για τις εταιρίες ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ Ν.Ε, ΚΡΕΤΑ ΚΑΡΓΟ ΛΑΙΝΣ Ν.Ε, [...]

²⁰⁷ Τα δύο μεγαλύτερα εξ αυτών έχουν διαστάσεις [...], με χωρητικότητα [...] φορτηγών. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το Blue Star 1 έχει διάσταση 176μΧ26μ, (www.bluestarferries.gr) με χωρητικότητα 125 φορτηγών (υπ' αριθ. πρωτ. 1726/14.03.2018).

²⁰⁸ Οι ναύλοι από δέματα αποτελούν το [...] % των συνολικών ναύλων από εισιτήρια της ΑΤΤΙΚΑ για καθένα από τα έτη της περιόδου 2015-2016 (υπ' αριθ. πρωτ. 6647/13.11.2017). Το αντίστοιχο ποσοστό για τη ΗΣW (υπ' αριθ. πρωτ. 6831/21.11.2017) είναι [...] %.

²⁰⁹ Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, απαγορεύεται η μεταφορά επικίνδυνου φορτίου με επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία. Συνεπώς, οι εταιρίες με πλοία τύπου Ro-Ro αποτελούν κατ' αρχήν ανταγωνιστές των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων για τη μεταφορά γενικού φορτίου και μόνο.

²¹⁰ Βλ. την Γνωστοποίηση 1.

²¹¹ Βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 5691/09.10.2017 απάντησή της.

καυσίμων, το χαμηλό μεταφορικό έργο της χειμερινής περιόδου και τις καιρικές συνθήκες που επικρατούν, με αποτέλεσμα αυξημένες πιθανότητες ακύρωσης δρομολογίων ταχύπλοων πλοίων και συνακόλουθα μη επιλογή τους από τους επιβάτες. Για τους λόγους αυτούς, με το ν. 4150/2013 άλλαξαν οι προϋποθέσεις δρομολόγησης των ταχυπλόων πλοίων και πλέον θεσμοθετήθηκε υποχρέωση εκτέλεσης δρομολογίων μόνο τη θερινή περίοδο, με παράλληλη μείωση της απασχόλησης του πληρώματος. Έτσι, τα ταχύπλοα ουσιαστικά εκτελούν δρομολόγια σχεδόν αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση της τουριστικής κίνησης της υψηλής περιόδου. Όπως αναφέρει η γνωστοποιούσα, η απασχόληση των ταχυπλόων τη θερινή περίοδο, η οποία αντιστοιχεί στο 60% της ετήσιας κίνησης, δίνει τη δυνατότητα εφαρμογής υψηλότερων ναύλων, γεγονός το οποίο λαμβάνεται υπόψη και στο κρατικό ναυολόγιο στις μη απελευθερωμένες γραμμές^{212,213}.

116. Αντίθετα, η εξαγοραζόμενη εταιρία HSW²¹⁴, θεωρεί ότι ο κλάδος της ακτοπλοΐας αποτελεί ενιαία αγορά, καθώς τα ταχύπλοα πλοία διαφοροποιούνται μεν σε κάποια από τα χαρακτηριστικά τους από τα συμβατικά πλοία, δεν παύουν όμως να αποτελούν εναλλάξιμο προϊόν για τους καταναλωτές. Η HSW αναφέρει ότι διαφοροποίηση μεταξύ των δύο τύπων πλοίων υφίσταται πρωτίστως στις τιμές των εισιτηρίων, τη διάρκεια του ταξιδιού, την περίοδο της δρομολόγησής τους (θερινή – χειμερινή περίοδος), τη μη εξυπηρέτηση προορισμών μεγάλων αποστάσεων και τη μη εξυπηρέτηση των μεταφορικών εταιριών (φορτηγών). Ωστόσο, η HSW εκτιμά ότι, σε σχέση με το παρελθόν, έχουν σημειωθεί σημαντικές αλλαγές στη συμπεριφορά των καταναλωτών, για τους εξής δύο λόγους:

(α) Η ταχύτητα των πλοίων έχει αλλάξει σημαντικά, παρουσιάζοντας σύγκλιση μεταξύ των δύο τύπων πλοίων. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει «... Όταν δρομολογήθηκαν τα πρώτα ταχύπλοα στην ελληνική ακτοπλοΐα, ήταν νεότευκτα, με ταχύτητες 35-40 μιλίων, την ίδια στιγμή που ο στόλος των συμβατικών πλοίων ήταν στην πλειονότητα του μεγάλης ηλικίας και μέσης ταχύτητας 18-20 μιλίων. Τα τελευταία χρόνια υπάρχουν πλέον πολλά νεότευκτα συμβατικά με ταχύτητες 22-25 μιλίων, την ίδια στιγμή που τα περισσότερα ταχύπλοα, λόγω ηλικίας αλλά και για εξοικονόμηση καυσίμων ταξιδεύουν με ταχύτητες 30-35 μιλίων. ...».

(β) Οι τιμές εισιτηρίων των ταχυπλόων έχουν μειωθεί, προσεγγίζοντας αυτές των συμβατικών, ενώ υπάρχουν περισσότερες προσφορές.

E.2.3.2. Απόψεις των ανταγωνιστών²¹⁵

²¹² Βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 7217/07.12.2017 επιστολή του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

²¹³ Οι διαφορές μεταξύ συμβατικών και ταχυπλόων πλοίων, οι οποίες αφορούν στον υποχρεωτικό χρόνο δρομολόγησης και απασχόλησης προσωπικού, τη δυνατότητα μεταφοράς οχημάτων, τη συνήθη ταχύτητα του πλοίου, τη σύνθεση του πληρώματός τους, καθώς και την εκτέλεση δρομολογίων Δημόσιας Υπηρεσίας, παρουσιάζονται σε πίνακα που προσκόμισε η γνωστοποιούσα (υπ' αριθ. πρωτ. 5691/09.10.2017).

²¹⁴ Βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 6312/30.10.2017 απάντηση της HSW.

²¹⁵ Επί του ορισμού της σχετικής προϊόντικής αγοράς δεν απάντησαν ή δήλωσαν ότι δεν έχουν τις απαραίτητες γνώσεις και μελέτες για να απαντήσουν οι εξής εταιρίες: Ναυτική Εταιρία Αιγαίου (Sea Dreams) (υπ' αριθ. πρωτ. 7101/04.12.2017), Αγία Μαρίνη (υπ' αριθ. πρωτ. 5875/16.10.2017), ANMEZ (υπ' αριθ. πρωτ. 6173/24.10.2017, 7619/20.12.2017 και 714/30.01.2018), ANE Καλύμνου (υπ' αριθ. πρωτ. -6940/27.11.2017), Δωδεκάνησος (υπ' αριθ. πρωτ. 6972/28.11.17), Κερθάρια (υπ' αριθ. πρωτ. 6055/19.10.2017), Καρύστια (υπ' αριθ. πρωτ. 5719/10.10.2017), Κατερός -- (υπ' αριθ. πρωτ. 5874/16.10.2017), Μικρές Κυκλάδες (υπ' αριθ. πρωτ. 6576/09.11.2017, 7513/18.11.2017 και 824/02.02.2018), Πάρος – Αντίπαρος (υπ' αριθ. πρωτ. 5873/16.10.2017), ΑΓ. ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (υπ' αριθ. πρωτ. 6987/29.11.2017) και ΛΑΦΑΣΙ (υπ' αριθ. 6612/10.11.2017).

117. Η SEAJETS²¹⁶ αναφέρει ότι, [...]
118. [...]
119. Η SEAJETS αναφέρει, επιπροσθέτως, [...]
120. Αντιθέτως, σύμφωνα με την εταιρία, [...]
121. Η Aegean Flying Dolphins²¹⁷, παρόλο που αρχικά εκτιμά ότι υπάρχει σαφής διάκριση μεταξύ των συμβατικών και των ταχύπλοων πλοίων και συναφώς και των αντίστοιχων αγορών λόγω κυρίως της τιμής του ναύλου επιβατών και της διάρκειας του ταξιδιού, τελικά διαπιστώνει ότι «...Τελευταία παρατηρείται στην αγορά ταχύπλοα πλοία να μειώνουν τις τιμές των ναύλων στα επίπεδα των συμβατικών καθιστώντας τα ταχύπλοα επαρκώς εναλλάξιμα με τα συμβατικά, λόγω όμως του ότι επιλέγουν να εξυπηρετούν συγκεκριμένες γραμμές μόνο την θερινή περίοδο της μεγάλης ζήτησης οπότε δεν έχουν να αντιμετωπίσουν τα έξοδα της χειμερινής περιόδου».
122. Η εταιρία MINOAN²¹⁸ αναφέρει ότι «...ανεξαρτήτως της οριοθέτησης των σχετικών αγορών υπηρεσιών με βάση τον τύπο του υποκειμένου της μεταφοράς πλοίου αφενός (συμβατικό, καταμαράν, υδροπτέρυγο), και το αντικείμενο της μεταφοράς αφετέρου (πρόσωπα, οχήματα)²¹⁹, πρέπει οπωσδήποτε να αναγνωριστούν εν προκειμένω και οι ισχυρές ανταγωνιστικές πιέσεις που ασκούνται μεταξύ των ανωτέρω υπηρεσιών, ιδίως όσον αφορά τη διάκριση μεταξύ συμβατικών και ταχυπλόων Ε/Γ-Ο/Γ. Ειδικότερα, αν ληφθούν συνολικά υπόψη οι αποκλίσεις στις τιμές των εισιτηρίων, η διάρκεια και οι συνθήκες του ταξιδιού, η ποιότητα και ασφάλεια αυτού, οι παροχές εντός του πλοίου, και η συνολική εν γένει ταξιδιωτική εμπειρία που αποκομίζει ο επιβάτης, οδηγούμαστε στο συμπέρασμα ότι από πλευράς εναλλαξιμότητας, δεν πρόκειται για πλήρως στεγανοποιημένες και ανεξάρτητες υπηρεσίες.
- Η σχετική αυτή εναλλαξιμότητα μεταξύ των υπηρεσιών είναι εμφανέστερη στον καταναλωτή και κατά την έκδοση των εισιτηρίων, ιδίως δε μέσω των διαδικτυακών ταξιδιωτικών γραφείων (τύπου airtickets, travelplanet24 κτλ.), η χρήση των οποίων έχει αυξηθεί ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια (2010-2017). Σε αυτά ο επιβάτης επιλέγει λιμάνι αναχώρησης και λιμάνι άφιξης, και εμφανίζονται συνολικά όλες οι επιλογές θαλάσσιας μεταφοράς ανεξαρτήτως τύπου πλοίου, προκειμένου να γίνει κράτηση στην πιο συμφέρουσα για τον επιβάτη επιλογή. Ο επιβάτης ενημερώνεται δηλαδή για τις τιμές, το ωράριο, και τη διάρκεια του ταξιδιού όλων των εταιρειών, και επιλέγει μεταξύ όλων των υπηρεσιών μεταφοράς αφού τις συγκρίνει με βάση τα ίδια ακριβώς κριτήρια, ήτοι την τιμή, τη διάρκεια του ταξιδιού, και το πρόγραμμα άφιξης και αναχώρησης. Τυχόν υπολογίσιμες διακυμάνσεις στις τιμές των εισιτηρίων μπορεί δε εύκολα να στρέψουν καταναλωτές προς τον ένα ή τον άλλο τύπο πλοίου.
- Είναι επίσης βέβαιο ότι οι εταιρείες, κατά τον καθορισμό της τιμολογιακής τους πολιτικής, λαμβάνουν εξίσου σοβαρά υπόψη τις τιμές άλλων ανταγωνιστικών εταιρειών, ανεξαρτήτως του αν δραστηριοποιούνται στο εκάστοτε δρομολόγιο με τον ίδιο τύπο πλοίου. Το ίδιο ισχύει και κατά τον καθορισμό των ωρών αναχώρησης και άφιξης κάθε δρομολογίου....

²¹⁶ Υπ' αριθ.πρωτ. 7095/04.12.2017.

²¹⁷ Υπ' αριθ.πρωτ.46/03.01.2018.

²¹⁸ Υπ' αριθ.πρωτ.6366/31.10.2017.

²¹⁹ Βλ. ενδεικτικά ΕΑ 507/VI/2010 (παρ. 52), 371/V/2007 (III.2.), και 360/V/2007 (III.2.).

Σημειωτέον, τα ανωτέρω δεν ισχύουν όσον αφορά στις μεταφορές φορτηγών οχημάτων. Τούτο δε κυρίως λόγω της πολύ περιορισμένης ή μηδενικής πρόβλεψης για μεταφορά τέτοιων οχημάτων, αλλά και λόγω του αισθητά μικρότερου διαστήματος απασχόλησης έναντι των συμβατικών πλοίων, και των σημαντικών μειώσεων στην ταχύτητα που τα βαριά οχήματα πιθανώς να προκαλέσουν σε ταχύπλοα. Οι ανωτέρω όμως παράγοντες δεν ισχύουν αναφορικά με τις μεταφορές επιβατών και ιδιωτικών οχημάτων.

Συνοψίζοντας, στις γραμμές όπου δραστηριοποιούνται συμβατικά και ταχύπλοα πλοία, προκύπτει μερική εναλλαξιμότητα μεταξύ τους. Σε κάθε περίπτωση, και παρά την προηγούμενη οριοθέτηση των σχετικών αγορών υπηρεσιών εξ' επόψεως δικαίου ανταγωνισμού από την Επ.Αντ. με βάση τον τύπο του πλοίου ως συμβατικού, καταμαράν ή υδροπτερύγου, πρέπει να αναγνωριστούν πλέον οι σημαντικές ανταγωνιστικές πιέσεις που ασκούνται στα ίδια δρομολόγια μεταξύ υπηρεσιών μεταφοράς με διαφορετικό τύπο πλοίου, προκειμένου ο υπολογισμός της ισχύος της κάθε εταιρείας και της αγοραστικής δύναμης των καταναλωτών στην κάθε γεωγραφική αγορά να είναι πιο δυναμικός και ακριβής».

123. Η Aegean Speed Lines²²⁰ θεωρεί ότι τα ταχύπλοα δεν είναι επαρκώς εναλλάξιμα με τα συμβατικά πλοία, λόγω του κόστους εισιτηρίου και της αδυναμίας τους να εξυπηρετήσουν φορτηγά οχήματα ή άλλα οχήματα βαρέως τύπου. Τα ταχύπλοα, κατά την εν λόγω εταιρία, έχουν το δικό τους επιβατηγό κοινό, ειδικά τα τελευταία έτη της οικονομικής κρίσης. Κατά την άποψη της εταιρίας «... ο ξένος επισκέπτης που δεν αντιμετωπίζει οικονομική κρίση, επιλέγει το πλοίο με βάση τον χρόνο ταξιδιού αγνοώντας το κόστος ενώ άλλος επιλέγει συμβατικό πλοίο για την άνεση των εσωτερικών χώρων, την δυνατότητα παραμονής στα εξωτερικά καταστρώματα και την αίσθηση ότι μπορεί να είναι σε cruise ferry...».
124. Η SARONIC FERRIES²²¹ εκτιμά ότι τα συμβατικά και τα ταχύπλοα πλοία είναι εναλλάξιμα και πρέπει να εντάσσονται στην ίδια σχετική αγορά, ειδικά σε γραμμές κοντινών αποστάσεων, όπως αυτές, στις οποίες δραστηριοποιείται η ίδια, στις οποίες οι παράγοντες της ταχύτητας του ταξιδιού και του λειτουργικού κόστους επηρεάζουν λιγότερο την παρεχόμενη υπηρεσία και το συνολικό κόστος αυτής σε σχέση με αντίστοιχες γραμμές μεγαλύτερων αποστάσεων. Αναφέρει δε ότι πλέον, η ικανότητα ταξιδιού των διαθέσιμων εξελεγμένων ταχύπλοων δεν επηρεάζεται από την εποχικότητα, συνεπώς η μόνη διαφορά ανάμεσα στα ταχύπλοα και τα συμβατικά προκύπτει από το διαφορετικό νομικό καθεστώς σχετικά με την υποχρεωτική διάρκεια δρομολόγησής τους. Για παράδειγμα, η εταιρία αναφέρεται στο Σαρωνικό, όπου τα ταχύπλοα δραστηριοποιούνται δώδεκα μήνες το χρόνο, ενώ σε άλλες περιοχές μόνο έξι.
125. Σύμφωνα με την εταιρία Fast Ferries²²², κατά την αρχική περίοδο δραστηριοποίησης των ταχύπλοων πλοίων στην ελληνική ακτοπλοΐα, υπήρξε σαφής διαχωρισμός του καταναλωτικού κοινού στο οποίο απευθυνόταν κάθε τύπος πλοίου, καθώς ο ναύλος των ταχυπλόων πλοίων ήταν σημαντικά μεγαλύτερος από εκείνο των συμβατικών πλοίων. Λόγω του αυξημένου κόστους καυσίμων, η δραστηριοποίησή τους ήταν ιδιαίτερα δύσκολη και έτσι υιοθετήθηκαν ευνοϊκές νομοθετικές ρυθμίσεις για τη δρομολόγηση και τη σύνθεση του

²²⁰ Υπ' αριθ.πρωτ.6006/17.10.2017.

²²¹ Υπ' αριθ.πρωτ.6465/06.11.2017.

²²² Υπ' αριθ.πρωτ.6138/23.10.2017.

πληρώματός τους [βλ. ανωτέρω υπό παρ. 85], με αποτέλεσμα την αύξηση του αριθμού των ταχυπλόων πλοίων. Η εταιρία θεωρεί ότι, από την πλευρά του καταναλωτή, για την επιλογή του μέσου μετακίνησης, κρίσιμο παράγοντα αποτελεί η ώρα απόπλου από τον τόπο αναχώρησης. Ως προς αυτό το στοιχείο, δεν υφίσταται διαφοροποίηση μεταξύ συμβατικών και ταχύπλοων πλοίων, με συνέπεια ο καταναλωτής να σταθμίζει κυρίως την τιμή εισιτηρίου (ναύλος) και τη διάρκεια του ταξιδιού μέχρι τον τελικό προορισμό του (τόπος άφιξης). Όπως σημειώνει η εταιρία, μέχρι το 2016, ο ναύλος των συμβατικών πλοίων ήταν χαμηλότερος, ενώ η διάρκεια του ταξιδιού ήταν μεγαλύτερη. Η διαφοροποίηση ναύλων μεταξύ των συμβατικών και των ταχύπλοων πλοίων κυμαινόταν σε αναλογία 1/1,5 έως 1/2. Το έτος 2017, σε συγκεκριμένες δρομολογιακές γραμμές, μειώθηκαν αισθητά οι ναύλοι των ταχυπλόων, με αποτέλεσμα το 2017, από το λιμάνι της Ραφήνας όπου δραστηριοποιείται η εν λόγω εταιρία, η αναλογία μεταφορικού έργου να διαμορφωθεί σε επίπεδα 50/50. Βάσει των ανωτέρω, η εταιρία εκτιμά ότι «...τα συμβατικά και ταχύπλοα δύνανται λόγω των χαρακτηριστικών τους και της ευνοϊκής δρομολόγησής τους [ενν. των ταχυπλόων] να λειτουργούν εναλλάξιμα και ανταγωνιστικά μεταξύ τους καθώς απευθύνονται στο ίδιο επιβατικό κοινό, εκτελούν ίδιους προορισμούς προς και από τα λιμάνια της χώρας και δραστηριοποιούνται στην ίδια σχετική αγορά από πλευράς συνθηκών αυτής...». Εκτιμά, ωστόσο, ότι «...τα ταχύπλοα δεν μπορούν να υποκαταστήσουν την παρουσία και των συμβατικών πλοίων, αφού ελάχιστα έχουν τη δυνατότητα μεταφοράς έστω και μικρών φορτηγών, ούτε και να εκτελούν δρομολόγια το χειμώνα, τα οποία ούτως ή άλλως είναι ζημιογόνα για όλα τα πλοία. Αποτέλεσμα είναι τα συμβατικά πλοία σε τέτοιες περιπτώσεις να λειτουργούν με οικονομική ζημιά όλο το έτος και η κάλυψη του ακτοπολοϊκού δικτύου, όπως ορίζεται από τη νομοθεσία, να κρίνεται επισφαλής».

126. Η Golden Star Ferries²²³ εκτιμά ότι τα συμβατικά και τα ταχύπλοα πλοία δεν είναι επαρκώς εναλλάξιμα, παρόλο που τα τελευταία χρόνια η δραστηριοποίηση των ταχυπλόων έγινε πιο έντονη, αυξάνοντας σημαντικά το μερίδιο αγοράς των ταχυπλόων έναντι των συμβατικών πλοίων. Κατά την άποψή της, δεδομένης της τρέχουσας τιμής του πετρελαίου, η δρομολόγηση ταχυπλόων μεγάλης χωρητικότητας οδήγησε τις εταιρίες που τα κατέχουν να επιτύχουν οικονομίες κλίμακας και να προσφέρουν χαμηλούς ναύλους (μερικές φορές αντίστοιχους ή και χαμηλότερους των συμβατικών), ελαττώνοντας σημαντικά την διάρκεια του ταξιδιού. Καθοριστικό ρόλο έπαιξε η νομοθεσία, η οποία παρείχε τη δυνατότητα περιορισμένου χρόνου δρομολόγησης, με αποτέλεσμα η εκμετάλλευσή τους κυρίως την υψηλή περίοδο να αυξάνει την πιθανότητα μεγαλύτερου κέρδους. Ωστόσο, η εταιρία θεωρεί ότι τα συμβατικά πλοία, με την ετήσια δρομολόγησή τους, εξακολουθούν να είναι αυτά που εξυπηρετούν τη σύνδεση των νησιών καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου για επιβάτες, οχήματα και μεγάλα φορτηγά, την οποία τα ταχύπλοα δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν.
127. Κατά την άποψη της ANEK²²⁴, [...]
128. Η AQUA MARIA²²⁵ εκτιμά ότι τα συμβατικά και τα ταχύπλοα πλοία [...].

²²³ Υπ' αριθ. πρωτ. 6387/01.11.2017.

²²⁴ Υπ' αριθ. πρωτ. 6251/26.10.2017.

²²⁵ Υπ' αριθ. πρωτ. 7821/29.12.2017.

129. Η ANE Σύμης²²⁶ εκφράζει την άποψη ότι κατά τη κείμενη νομοθεσία, τα ταχύπλοα πλοία βρίσκονται σε ευνοϊκότερη θέση, λόγω της ολιγόμηνης δραστηριότητας, που περιορίζεται στους θερινούς μήνες και είναι αμιγώς ανταγωνιστικά των συμβατικών πλοίων.
130. Η εταιρία ΣΚΥΡΟΣ²²⁷ δηλώνει ότι «Παρά το γεγονός ότι δεν υπάρχει από μεριάς μας εμπειρία στο πλαίσιο της αγοράς που δραστηριοποιούμαστε, επαφής με ταχύπλοα πλοία, η γενική μας άποψη είναι ότι πρόκειται για προϊόντα σαφώς εναλλάξιμα ή δυνάμενα να υποκατασταθούν μεταξύ τους και επομένως εντάσσονται στην ίδια σχετική αγορά προϊόντων», συμπληρώνοντας ότι «[η] μεταβολή στην αντίληψη και την συμπεριφορά των καταναλωτών την περίοδο 2010-2017, είναι κατά την γνώμη μας και την εκτίμησή μας, άμεσα συνδεδεμένη με την οικονομική κρίση που βιώνει η χώρα μας το σχετικό χρονικό διάστημα. Έτσι, ο καταναλωτής μας, ψάχνει και ζητάει οικονομικότερο εισιτήριο, καθώς και διαρκείς ή εποχικές προσφορές των εταιρειών».

E.2.3.3 Απόψεις των λοιπών φορέων της αγοράς

131. Κατά το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής²²⁸, οι «Διαφορές μεταξύ ταχυπλόων και συμβατικών πλοίων υφίστανται ως προς την ταχύτητα, τη χωρητικότητα σε επιβάτες και οχήματα, την αδυναμία των ταχυπλόων να μεταφέρουν βαρέως τύπου φορτηγά κ.λπ.». Εντούτοις, καταλήγει ότι «οι διαφορές μεταξύ συμβατικών και ταχυπλόων πλοίων είναι πλέον πολύ μικρές. Στο παρελθόν τα ταχύπλοα αντιμετωπίζονταν τόσο από το Υπουργείο, όσο και από τις ναυτιλιακές εταιρείες ως διαφορετικές αγορές, καθόσον τα μεν συμβατικά μετέφεραν επιβάτες και οχήματα, τα δε ταχύπλοα μετέφεραν μόνον επιβάτες. Ωστόσο, δεδομένου ότι τα τελευταία χρόνια τα ταχύπλοα δύνανται να μεταφέρουν ένα αρκετά μεγάλο αριθμό οχημάτων τα νέα Ε/Γ-Ο/Γ-Τ/Χ (επιβατηγό- οχηματαγωγά-ταχύπλοα) λειτουργούν πλήρως ανταγωνιστικά σε σχέση με τα αμιγώς συμβατικά πλοία».
132. Ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Ναυτικών Πρακτόρων και Επαγγελματιών Χρηστών Λιμένων²²⁹ αναφέρει ότι οι δύο τύποι πλοίων δεν είναι επαρκώς εναλλάξιμοι. Συγκεκριμένα, ο Σύνδεσμος σημειώνει ότι «...τα τελευταία χρονιά, η δραστηριοποίηση ταχύπλοων αυξήθηκε σημαντικά και ταυτόχρονα αυξήθηκε το μερίδιο τους σε σχέση με τα συμβατικά πλοία. Η δρομολόγηση πολύ μεγάλης χωρητικότητας ταχύπλοων (Tera jet/ Champion Jet1/Jet2 /Superrunner), που μπορούν να επιτύχουν μεγάλες οικονομίες κλίμακας, δημιούργησε την εμπορική ευκαιρία για ανταγωνιστικά εισιτήρια και μεγάλες προσφορές, με αποτέλεσμα να πλησιάζουν πάρα πολύ οι τιμές των δύο τύπων πλοίων. Στην πραγματικότητα, τα τελευταία χρονιά, τα ταχύπλοα προσφέρουν τα πλεονεκτήματα των συμβατικών (χαμηλά ναύλα) και μπορούν με οικονομίες κλίμακας και στην κατανάλωση τους (μικρότερη ταχύτητα πλεύσης/ λογικές τιμές πετρελαίου) να μεγιστοποιήσουν τα κέρδη τους... Παραμένει σαφής όμως η διάκριση στην δρομολόγηση των συμβατικών πλοίων για όλο το χρόνο, για την εξυπηρέτηση επιβατών κι οχημάτων».

²²⁶ Υπ' αριθ. πρωτ. 6036/19.10.2017.

²²⁷ Υπ' αριθ. πρωτ. 6745/17.11..2017.

²²⁸ Υπ. ' αριθ. πρωτ. 7217/07.12.2017.

²²⁹ Υπ' αριθ. πρωτ. 6015/18.10.2017.

133. Η Γενική Πανελλήνια Ομοσπονδία Επιχειρήσεων Τουρισμού²³⁰ αναφέρει ότι «...εκτίμησή μας είναι ότι δεν μπορεί να δοθεί ξεκάθαρη απάντηση, καθώς η κατάσταση διαφοροποιείται σημαντικά ανάλογα με το λιμάνι προορισμού, το είδος της γραμμής –αν δραστηριοποιούνται μία, δύο ή περισσότερες εταιρίες- την διάρκεια του ταξιδιού και την διαθεσιμότητα ή μη οχημάτων».
134. Ο Σύνδεσμος των εν Ελλάδι Τουριστικών & Ταξιδιωτικών Γραφείων (ΗΑΤΤΑ) και η Ομοσπονδία Συνδέσμων Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων Ελλάδος (FedHATTA)^{231, 232} εστιάζουν την απάντησή τους στο πελατολόγιο των τουριστικών γραφείων-μελών τους, αναφέροντας ότι «Υπάρχουν δύο κατηγορίες πελατών των τουριστικών γραφείων, όσον αφορά τα ακτοπλοϊκά ταξίδια: Εκείνοι που ταξιδεύουν κατά προτίμηση με τα ταχύπλοα σκάφη, επειδή ο υψηλότερος ναύλος των τελευταίων δεν είναι πρόβλημα γι' αυτούς όταν πρόκειται να μειώσουν τον χρόνο του ταξιδιού τους, και εκείνοι που προτιμούν τα συμβατικά πλοία, τόσο για τον χαμηλότερο ναύλο τους όσο και για τις υπόλοιπες παροχές τους (μεγαλύτερη άνεση, δυνατότητα κυκλοφορίας στο πλοίο και στα καταστρώματα, καλύτερη πλεύση, βελτιωμένες υπηρεσίες εστίασης κλπ.). Οι προτιμήσεις αυτές των πελατών δεν αλλάζουν γενικά, παρά μόνο αν δεν τους εξυπηρετούν οι ώρες αναχώρησης των πλοίων ή αν, λόγω πληρότητας, δεν είναι δυνατόν να βρουν θέση στο πλοίο της επιλογής τους».
135. Η Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου²³³ αναφέρει ότι, στη συνείδηση των καταναλωτών, τα συμβατικά πλοία είναι η σταθερή θαλάσσια οδός που συνδέει τα νησιά με την ηπειρωτική χώρα ή τα γειτονικά νησιά και τα ταχύπλοα πλοία είναι η εναλλακτική επιλογή της ταχείας μεταφοράς κατά την τουριστική περίοδο υψηλής ζήτησης. Οι λόγοι που οδηγούν σε αυτή την σαφή διαφορά αντίληψης μεταξύ των δύο τύπων πλοίων στη συνείδηση των καταναλωτών είναι α) η εποχικότητα των δρομολογίων των ταχύπλοων πλοίων, β) η διαφορά μεταξύ των δύο τύπων πλοίων στο ύψος του ναύλου και γ) το σημαντικά διαφορετικό επίπεδο ανέσεων και υπηρεσιών των δύο τύπων πλοίων (καμπίνες, χώροι εστίασης κ.λπ.).

Ε.2.3.4. Η έρευνα της Υπηρεσίας

α) Σύγκριση τιμών ταχύπλοων – συμβατικών

136. Προκειμένου να διερευνηθεί η αναφερόμενη από πολλές εταιρίες τάση σύγκλισης μεταξύ των τιμών των εισιτηρίων των ταχύπλοων και των συμβατικών πλοίων, η Υπηρεσία συνέκρινε τη διασπορά των τιμών αυτών στα δρομολόγια από λιμάνια της Αττικής προς προορισμούς των Κυκλάδων, στα οποία δραστηριοποιούνται τα συμμετέχοντα μέρη και τα οποία εξυπηρετούνται και από τους δύο τύπους πλοίων, κατά τα έτη 2016, 2017 και 2018 [βλ. Παραρτήματα 3 και 6].
137. Η επιλογή της Αττικής ως τόπου αφετηρίας των υπό εξέταση δρομολογίων βασίστηκε στις ακόλουθες παραδοχές: πρόκειται για την περιφέρεια με το μεγαλύτερο πληθυσμό, το μεγαλύτερο αεροδρόμιο της χώρας και συνιστά τον κυριότερο κόμβο μετακίνησης προς τους περισσότερους προορισμούς εντός της ελληνικής επικράτειας. Η σύγκριση έγινε α) μεταξύ

²³⁰ Υπ' αριθ. πρωτ. 5944/17.10.2017.

²³¹ Υπ' αριθ. πρωτ. 6629/13.11.2017.

²³² Υπ' αριθ. πρωτ. 6630/13.11.2017.

²³³ Υπ' αριθ. πρωτ. 6302/27.10.2017.

του εκάστοτε ακριβότερου εισιτηρίου οικονομικής και αεροπορικής θέσης συμβατικού πλοίου με το φθηνότερο εισιτήριο αεροπορικής θέσης ταχυπλόου και β) μεταξύ του εκάστοτε φθηνότερου εισιτηρίου οικονομικής και αεροπορικής θέσης συμβατικού πλοίου με το φθηνότερο εισιτήριο αεροπορικής θέσης ταχυπλόου.

138. Κατά το έτος 2016, από τα λιμάνια της Αττικής πραγματοποιούνταν δεκατρία δρομολόγια προς νησιωτικούς προορισμούς στις Κυκλάδες, που εξυπηρετούνταν από συμβατικά και ταχύπλοα πλοία. Τα εν λόγω δρομολόγια παρουσιάζονται στους κατωτέρω δύο πίνακες, στους οποίους εμφανίζονται τα λιμάνια αφετηρίας και προορισμού, οι δραστηριοποιούμενες εταιρίες και οι τιμές των αντίστοιχων εισιτηρίων επιβατών. Στον πρώτο πίνακα παρουσιάζεται η σύγκριση μεταξύ των μέγιστων τιμών οικονομικής και αεροπορικής θέσης των συμβατικών πλοίων με τις ελάχιστες τιμές εισιτηρίων αεροπορικής θέσης των ταχυπλόων.

[...]

139. Στον ανωτέρω πίνακα διαχωρίζονται τρεις ομάδες δρομολογίων: α) δρομολόγια στα οποία οι τιμές των εισιτηρίων επιβατών στα ταχύπλοα ήταν ακόμα και φθηνότερες των αντιστοίχων συμβατικών (Ομάδα 1), β) δρομολόγια στα οποία οι τιμές των εισιτηρίων επιβατών, ταχυπλόων και συμβατικών πλοίων, συνέκλιναν, με τις τιμές των εισιτηρίων ταχυπλόων ωστόσο να παραμένουν υψηλότερες (Ομάδα 2) και γ) δρομολόγια στα οποία οι τιμές των εισιτηρίων επιβατών στα ταχύπλοα ήταν σαφώς υψηλότερες από αυτές των εισιτηρίων επιβατηγών (Ομάδα 3). Αναλυτικότερα:

- *Ομάδα 1:* Στη συγκεκριμένη ομάδα περιλαμβάνονται το δρομολόγιο από Πειραιά για Μύκονο και τα δρομολόγια από Ραφήνα για Νάξο και Τήνο. Στις τρεις αυτές διαδρομές, το έτος 2016 οι τιμές των φθηνότερων εισιτηρίων των ταχυπλόων πλοίων ήταν από 4% έως 14% υψηλότερες από τα ακριβότερα εισιτήρια οικονομικής θέσης των συμβατικών. Δεν υπήρχε καμία ουσιαστική απόκλιση μεταξύ των φθηνότερων εισιτηρίων αεροπορικής θέσης των ταχυπλόων με τα ακριβότερα εισιτήρια αεροπορικής θέσης των συμβατικών.
- *Ομάδα 2:* Στη συγκεκριμένη ομάδα περιλαμβάνονται τα δρομολόγια από Πειραιά για Θήρα, Ίο, Πάρο, Νάξο και Τήνο, καθώς και το δρομολόγιο από Ραφήνα για Πάρο. Στις εν λόγω διαδρομές, το έτος 2016, τα εισιτήρια των ταχυπλόων πλοίων ήταν από 17% έως 43% ακριβότερα από αυτά της ακριβότερης οικονομικής θέσης των συμβατικών αλλά τα εισιτήρια αεροπορικής θέσης αυτών ήταν από 3% έως 26% ακριβότερα.
- *Ομάδα 3:* Στη συγκεκριμένη ομάδα περιλαμβάνονται τα δρομολόγια από Πειραιά για Αμοργό, Κουφονήσι και Σύρο, καθώς και το δρομολόγιο Ραφήνα – Μύκονος, όπου τα εισιτήρια των ταχυπλόων πλοίων ήταν από 56% έως 90% ακριβότερα από αυτά τις οικονομικής θέσης των συμβατικών και τα εισιτήρια αεροπορικής θέσης αυτών ήταν από 35% έως 77% ακριβότερα.

140. Στον επόμενο πίνακα παρουσιάζεται η σύγκριση φθηνότερου εισιτηρίου οικονομικής και αεροπορικής θέσης συμβατικού πλοίου με το φθηνότερο εισιτήριο αεροπορικής θέσης ταχυπλόου για το έτος 2016.

[...]

141. Η μοναδική αξιοσημείωτη διαφορά σε σχέση με τον πρώτο πίνακα είναι αυτή του δρομολογίου Πειραιάς – Μύκονος, όπου παρατηρείται διαφορά ύψους 6 ποσοστιαίων μονάδων (από 14% στον πρώτο Πίνακα σε 20% στον δεύτερο Πίνακα). Σε απόλυτα νούμερα αυτή καθαυτή η διαφορά του ακριβότερου με το φθηνότερο εισιτήριο συμβατικού πλοίου στην εν λόγω διαδρομή είναι 2 ευρώ.
142. Κατά το έτος 2017, από τα λιμάνια της Αττικής πραγματοποιούνταν δώδεκα δρομολόγια προς νησιωτικούς προορισμούς των Κυκλάδων, που εξυπηρετούνταν από συμβατικά και από ταχύπλοα πλοία. Στον επόμενο πίνακα παρουσιάζεται η σύγκριση μεταξύ των μέγιστων τιμών οικονομικής και αεροπορικής θέσης των συμβατικών πλοίων με τις ελάχιστες τιμές εισιτηρίων αεροπορικής θέσης των ταχυπλόων.
- [...]
143. Όπως ανωτέρω, διαχωρίζονται τρεις ομάδες δρομολογίων. Αναλυτικότερα:
- *Ομάδα 1:* Στη συγκεκριμένη ομάδα περιλαμβάνονται τα δρομολόγια από Ραφήνα για Μύκονο, Νάξο και Τήνο, καθώς και το δρομολόγιο από Πειραιά για Μύκονο. Στις διαδρομές [...], το έτος 2017, η εταιρία [...], με τα ταχύπλοα της, παρείχε εισιτήρια επιβατών σε αρκετά χαμηλές τιμές, με αποτέλεσμα τα εισιτήρια της να είναι φθηνότερα κατά 44% έως 53% από τα ακριβότερα εισιτήρια οικονομικής θέσης των συμβατικών πλοίων και κατά 46% έως 58% από τα ακριβότερα εισιτήρια αεροπορικής θέσης αυτών. Στη διαδρομή Πειραιάς - Μύκονος η απόκλιση μεταξύ του ακριβότερου εισιτηρίου οικονομικής θέσης συμβατικού πλοίου με αυτή του ταχυπλόου είναι μόλις 14%, ενώ μεταξύ των αεροπορικών θέσεων και των δύο τύπων πλοίων δεν υπάρχει απόκλιση.
 - *Ομάδα 2:* Στη συγκεκριμένη ομάδα περιλαμβάνονται τα δρομολόγια από Πειραιά για Θήρα, Ίο, Πάρο, Νάξο, Σύρο και Τήνο. Στις εν λόγω διαδρομές, το έτος 2017, τα εισιτήρια των ταχυπλόων πλοίων ήταν από 16% έως 47% ακριβότερα από αυτά της οικονομικής θέσης των συμβατικών αλλά, τα εισιτήρια αεροπορικής θέσης αυτών ήταν από 0% έως 28% ακριβότερα.
 - *Ομάδα 3:* Στη συγκεκριμένη ομάδα περιλαμβάνονται τα δρομολόγια από Πειραιά για Αμοργό και Κουφονήσι, όπου τα εισιτήρια των ταχυπλόων πλοίων ήταν 64% ακριβότερα από αυτά της οικονομικής θέσης των συμβατικών και τα εισιτήρια αεροπορικής θέσης αυτών ήταν 44% ακριβότερα.
144. Στον επόμενο Πίνακα παρουσιάζεται η σύγκριση φθηνότερου εισιτηρίου οικονομικής και αεροπορικής θέσης συμβατικού πλοίου με το φθηνότερο εισιτήριο αεροπορικής θέσης ταχυπλόου για το έτος 2017.
- [...]
145. Η μοναδική αξιοσημείωτη διαφορά σε σχέση με το πρώτο πίνακα παραμένει αυτή του δρομολογίου Πειραιάς – Μύκονος, όπου από 14% η διαφορά αυξάνεται στο 20%. Σε απόλυτα νούμερα αυτή καθαυτή η διαφορά του ακριβότερου με το φθηνότερο εισιτήριο

συμβατικού πλοίου στην εν λόγω διαδρομή παραμένει επίσης η ίδια, ήτοι στα 2 ευρώ, όπως και το 2016.

146. Κατά το έτος 2017, στα δρομολόγια επιστροφής από Τήνο, Μύκονο και Νάξο προς Ραφήνα, η κατώτατη τιμή για ταχύπλοο διαμορφώνεται στα [...], [...] και [...] ευρώ αντίστοιχα, έναντι [...] ευρώ του δρομολογίου αναχώρησης. Οι εν λόγω τιμές παραμένουν χαμηλότερες ή και σχεδόν ίδιες με αυτές των συμβατικών, αλλά παρουσιάζουν μικρότερη απόκλιση σε σχέση με τα ανωτέρω αναφερθέντα για τα δρομολόγια αναχώρησης από Αττική [βλ. Παραρτήματα 4 και 5].
147. Επιπροσθέτως, η Υπηρεσία προχώρησε και σε ανάλυση των τιμών της καλοκαιρινής περιόδου 2018²³⁴, για τις ίδιες διαδρομές που επιλέχθηκαν κατά τα ανωτέρω για την ανάλυση τιμών του έτους 2017²³⁵ [βλ. Παράρτημα 6]. Τα αποτελέσματα της σύγκρισης τιμών παρουσιάζονται στους επόμενους πίνακες, για τα εισιτήρια αεροπορικής θέσης, με την ίδια με τα ανωτέρω μεθοδολογία.
- [...]
148. Από τον πρώτο πίνακα παρατηρείται ότι διατηρείται και το 2018 η τάση σύγκλισης των τιμών των εισιτηρίων μεταξύ ταχύπλοων και συμβατικών πλοίων που παρατηρήθηκε τα προηγούμενα έτη. Η ίδια ακριβώς παρατήρηση ισχύει και για το δεύτερο πίνακα.
149. Από τη σύγκριση των τιμών εισιτηρίων των ετών 2016 και 2017²³⁶ συνάγεται ότι στις γραμμές υψηλής επιβατικής κίνησης, η τάση των τιμών εισιτηρίων των δύο τύπων πλοίων είναι συγκλίνουσα. Η εικόνα αυτή διαμορφώθηκε κυρίως λόγω της δρομολόγησης περισσότερων και μεγαλύτερων ταχύπλοων σε σχέση με το προηγούμενο έτος, και καταδεικνύει ότι οι ακτοπολικές εταιρίες κατά το σχεδιασμό της εμπορικής και τιμολογιακής τους πολιτικής λαμβάνουν υπόψη όλα τα πλοία που δραστηριοποιούνται στην εκάστοτε διαδρομή ανεξαρτήτως του τύπου τους²³⁷. Παρατηρείται εξάλλου, ότι σε κανένα δρομολόγιο, από αυτά που εμφανίζουν τις μεγαλύτερες αποκλίσεις (Ομάδα 3), δεν παρατηρούνται τιμές ταχυπλόων πλοίων διπλάσιες από αυτές των συμβατικών²³⁸.
150. Η παρατηρούμενη σύγκλιση των ναύλων ταχυπλόων-συμβατικών πλοίων είναι και απόρροια του διαφορετικού εν ισχύ σήμερα νομοθετικού πλαισίου, το οποίο δημιούργησε τις συνθήκες εκείνες που επιτρέπουν στις εταιρίες ταχυπλόων να τιμολογούν πιο ανταγωνιστικά σε σχέση

²³⁴ Πρόκειται για τιμές προ προσφορών και πιθανών εκπτώσεων, καθώς κατά το χρόνο της έρευνας δεν βρέθηκε καμία δημοσιευμένη σχετική ανακοίνωση. Πηγή των τιμών αποτελούν οι δημοσιευμένες τιμές των δρομολογίων στις ιστοσελίδες των εταιριών και στην ιστοσελίδα κρατήσεων on-line booking viva.gr κατά την εβδομάδα 17/7/2018 – 23/7/2018.

²³⁵ Σύμφωνα με τα δημοσιευμένα δρομολόγια των ακτοπολικών εταιριών, το έτος 2018 σε σχέση με το 2017, θα πραγματοποιηθούν δύο επιπλέον δρομολόγια από Ραφήνα για Θήρα και από Ραφήνα για Ίο, ενώ δεν θα πραγματοποιηθεί το δρομολόγιο Πειραιάς – Κουφονήσι.

²³⁶ Λόγω του πρώιμου των τιμών του έτους 2018, τα αποτελέσματα της σύγκρισης για το εν λόγω έτος δεν λαμβάνονται υπόψη κατά την εξαγωγή των συνολικών συμπερασμάτων.

²³⁷ Βλ. και υπ' αριθ. πρωτ. 758/31.01.2018 επιστολή της εταιρίας SEAJETS, σύμφωνα με την οποία οι τιμές των εισιτηρίων που προσφέρει κυμαίνονται σε «[...]»

²³⁸ Πρβλ. απόφαση ΕΑ 210/2002, Ενότητα «VII. ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ» παρ. 1δ, όπου είχαν διαπιστωθεί τιμές ταχυπλόων πλοίων διπλάσιες από αυτές των συμβατικών. Ο διαχωρισμός μεταξύ συμβατικών και ταχύπλοων ακολουθήθηκε και σε μεταγενέστερες αποφάσεις, οι οποίες παρέπεμπαν στην απόφαση ΕΑ 210/2002, όπως ενδεικτικά 247/III/2003, 360/V/2007 355/V/2007, 371/2007 και 507/VI/2010.

με το παρελθόν. Όπως προαναφέρθηκε [βλ. ανωτέρω υπό παρ. 85], με την τροποποίηση του νομοθετικού πλαισίου το 2013²³⁹, δόθηκε η δυνατότητα στα ταχύπλοα πλοία να περιορίσουν τα λειτουργικά έξοδά τους, λόγω του περιορισμού των μηνών υποχρεωτικής δραστηριοποίησης. Με αυτόν τον τρόπο, οι ακτοποϊκές εταιρίες που διαθέτουν ταχύπλοα αποφεύγουν την υποχρεωτική για τα συμβατικά χειμερινή δρομολόγηση, περίοδο κατά την οποία τα (εν πολλοίς σταθερά όλο το χρόνο) έξοδα πραγματοποίησης του εκάστοτε ταξιδιού, όπως τα καύσιμα και η στελέχωση σύμφωνα με τις διατάξεις περί οργανικής θέσης πληρώματος²⁴⁰, επιμερίζονται σε λιγότερα, λόγω μειωμένης ζήτησης, έσοδα. Οι εν λόγω μειωμένες δαπάνες²⁴¹ βελτιώνουν το χρηματοοικονομικό αποτέλεσμα και επηρεάζουν την τιμολογιακή πολιτική των δραστηριοποιούμενων εταιριών και τις δυνατότητες προσφοράς ελκυστικότερων για τον καταναλωτή τιμών²⁴².

β) Σύγκριση διάρκειας ταξιδιού ταχύπλοων – συμβατικών

151. Προκειμένου να διερευνηθεί η αναφερόμενη από πολλές εταιρίες τάση σύγκλισης της διάρκειας ταξιδιού για το ίδιο δρομολόγιο μεταξύ συμβατικών και ταχυπλόων πλοίων, η Υπηρεσία επεξεργάστηκε στοιχεία που αφορούν σε δρομολόγια από λιμένες της Αττικής προς τα νησιά των Κυκλάδων στα οποία δραστηριοποιούνται τα συμμετέχοντα μέρη και τα οποία εξυπηρετούνται από συμβατικά και ταχύπλοα πλοία [βλ. Παραρτήματα 3 και 6].
152. Για το έτος 2016, όπως προκύπτει από τον κατωτέρω πίνακα διάρκειας ταξιδιού, ως προς τους κοντινούς της Αττικής προορισμούς Τήνου - Σύρου - Μυκόνου, η μέση διάρκεια ταξιδιού με συμβατικό πλοίο ήταν της τάξης των 3,5-5 ωρών, ενώ με ταχύπλοο της τάξης των 2-3,5 ωρών, με τη διάρκεια να διαφοροποιείται σημαντικά ανάλογα με τον λιμένα αναχώρησης εντός της Αττικής. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι η διάρκεια ταξιδιού με ταχύπλοο που αναχωρεί από Πειραιά προσεγγίζει ιδιαίτερα αυτή του συμβατικού από Ραφήνα με προορισμό την Τήνο, ενώ η διάρκεια ταξιδιού με ταχύπλοο με προορισμό τη Μύκονο είναι μεγαλύτερη από την αντίστοιχη με συμβατικό πλοίο. Στα δρομολόγια από Πειραιά προς Πάρο και Νάξο και στο δρομολόγιο Ραφήνα – Πάρος, η μέση διάρκεια ταξιδιού με συμβατικό πλοίο είναι της τάξεως των 4,5-7 ωρών, ενώ με ταχύπλοο είναι της τάξης των 3,5-4,5 ωρών αντίστοιχα. Στα δρομολόγια από Πειραιά προς Κουφονήσι, Αμοργό, Θήρα, Ίο καθώς και στο δρομολόγιο Ραφήνα – Νάξος, παρατηρείται μεγάλο εύρος διάρκειας ταξιδιού για τα ταχύπλοα, με συνέπεια η διάρκεια ταξιδιού με ταχύπλοο να είναι ακόμα και μεγαλύτερη από την αντίστοιχη με συμβατικό πλοίο. Για παράδειγμα, στο δρομολόγιο από Πειραιά με προορισμό την Ίο, το ταξίδι με συμβατικό πλοίο της [...] παρατηρείται ότι διαρκεί λιγότερο από αυτό με ταχύπλοο της [...].

[...]

²³⁹ Βλ. ν. 4150/2013 (ΦΕΚ Α' 102/29.4.2013).

²⁴⁰ Βλ. τις σχετικές νομοθετικές προβλέψεις που περιέχονται στο Κεφάλαιο Ε' (άρθρα 87 επ.) του ΚΑΝΔ και συμπληρώνονται από το ΠΔ 177/1974 (ΦΕΚ Α' 64/13.03.1977), καθώς και από υπουργικές αποφάσεις εκδιδόμενες κατ' εξουσιοδότηση της παρ. 2 του άρθρου 87 ΚΑΝΔ (ειδικές συνθέσεις πληρωμάτων).

²⁴¹ Ενδεικτικά, το μισθολογικό κόστος της εταιρίας SEAJETS, ο στόλος της οποίας αποτελείται σχεδόν αποκλειστικά από ταχύπλοα, [...] (βλ. κατωτέρω ενότητα Ζ.8).

²⁴² Βλ. και υπ' αριθ. πρωτ. 46/03.01.2018 επιστολή της Aegean Flying Dolphins.

153. Για το έτος 2017, όπως προκύπτει από τον κατωτέρω πίνακα διάρκειας ταξιδιού, ως προς τους κοντινούς προορισμούς Τήνου - Σύρου - Μυκόνου, η μέση διάρκεια ταξιδιού με συμβατικό πλοίο είναι της τάξεως των 3,5-5 ωρών, ενώ με ταχύπλοο είναι της τάξεως των 2-3 ωρών αντίστοιχα, με τη διάρκεια του δρομολογίου με προορισμό τη Μύκονο να επηρεάζεται και από την επιλογή λιμένα εντός της Αττικής. Συγκεκριμένα, η διάρκεια ταξιδιού με ταχύπλοο που αναχωρεί από Πειραιά προσεγγίζει ιδιαίτερα αυτή του συμβατικού από Ραφήνα. Ως προς τα νησιά Πάρος, Νάξος, Αμοργός και Κουφονήσι, η μέση διάρκεια ταξιδιού με συμβατικό πλοίο είναι της τάξεως των 4,5-8 ωρών, ενώ με ταχύπλοο είναι της τάξεως των 3,5-6,5 ωρών αντίστοιχα, ήτοι διαφορά 1-2 ωρών ανάλογα με τον προορισμό. Παρατηρείται επίσης, μεγάλο εύρος διάρκειας ταξιδιού ακόμα και με τον ίδιο τύπο πλοίου για τα νησιά Θήρα (στα συμβατικά) και Ίος (στα ταχύπλοα).

[...]

154. Για το έτος 2018, όπως προκύπτει από τον κατωτέρω πίνακα διάρκειας ταξιδιού, ως προς τους κοντινούς προορισμούς Τήνου - Σύρου - Μυκόνου, η διάρκεια ταξιδιού με συμβατικό πλοίο είναι της τάξεως των 3,5-5 ωρών, ενώ με ταχύπλοο είναι της τάξεως των 2-3 ωρών αντίστοιχα, με τη διάρκεια του δρομολογίου με προορισμό τη Μύκονο να επηρεάζεται και από την επιλογή λιμένα εντός της Αττικής, καθώς η διάρκεια ταξιδιού με ταχύπλοο που αναχωρεί από Πειραιά προσεγγίζει ιδιαίτερα αυτή με συμβατικό πλοίο από Ραφήνα. Ως προς τα δρομολόγια Πειραιάς προς Πάρο, Νάξο και Θήρα, καθώς και στο δρομολόγιο Ραφήνα - Νάξος, η διάρκεια ταξιδιού με συμβατικό πλοίο είναι της τάξεως των 4-6,5 ωρών, ενώ με ταχύπλοο της τάξεως των 3-3,5 ωρών αντίστοιχα, ήτοι διαφορά 1-3 ωρών ανάλογα με τον προορισμό. Παρατηρείται, επίσης, σημαντική διαφορά στο δρομολόγιο Ραφήνα – Πάρος, με το συμβατικό πλοίο της Golden Star Ferries να εκτελεί το δρομολόγιο σε σημαντικά περισσότερο χρόνο από τα ταχύπλοα, ενώ στο δρομολόγιο Πειραιάς – Αμοργός, το συμβατικό πλοίο της ATTICA εκτελεί το δρομολόγιο σε λιγότερο χρόνο από το σύνολο των ταχυπλόων.

[...]

155. Με βάση τα ανωτέρω, συνάγεται ότι η διάρκεια ταξιδιού επηρεάζεται όχι μόνο από τον τύπο του πλοίου αλλά και από άλλους παράγοντες, όπως α) τους ενδιάμεσους λιμένες που προσεγγίζει κάθε πλοίο μέχρι να φτάσει στον προορισμό που έχει επιλέξει ο επιβάτης, καθώς όσο αυξάνεται ο αριθμός των στάσεων τόσο αυξάνεται και η διάρκεια του ταξιδιού, β) την ταχύτητα του πλοίου, τόσο τη μέγιστη, η οποία μπορεί να παρουσιάζει μεγάλο εύρος μεταξύ πλοίων της ίδιας κατηγορίας (συμβατικών – ταχύπλοων), όσο και την πραγματική (επιχειρησιακή) ταχύτητα και γ) ειδικά για την Αττική και τους κοντινούς προορισμούς, το λιμένα αναχώρησης.
156. Ειδικότερα, ως προς την ταχύτητα του πλοίου, επισημαίνεται ότι σύμφωνα με την μελέτη της [...], ως αποτέλεσμα της ανανέωσης του στόλου στην ελληνική ακτοπλοΐα τα τελευταία χρόνια, [...] Τα συμβατικά πλοία μάλιστα της γνωστοποιούσας, η οποία είναι και η ηγέτιδα του κλάδου, αλλά και της HSW δύνανται να αναπτύξουν υψηλές ταχύτητες, σημαντικά

μεγαλύτερες τουλάχιστον σε σχέση με τα παλαιότερα συμβατικά μικρών τοπικών εταιριών. Βάσει των στοιχείων του φακέλου [βλ. σχετικά Παράρτημα 7 με τις ταχύτητες 71 πλοίων που εκτελούν δρομολόγια στο Αιγαίο ανά κατηγορία (συμβατικά – ταχύπλοα) σε αύξουσα κατάταξη] προκύπτει ότι τα συμβατικά πλοία της ΑΤΤΙCΑ έχουν μέγιστη ταχύτητα από 23 έως 29,1 μίλια την ώρα (μ/ω), τα ταχύπλοα πλοία της ΗSW ξεκινούν από 28μ/ώρα έως 40 μ/ώρα αντίστοιχα, ενώ το ταχύτερο ταχύπλοο της ελληνικής ακτοπλοΐας φτάνει τα 42μ/ώρα (ΤΕΡΑJΕΤ της SΕΑJΕΤS).

157. Επισημαίνεται ωστόσο, ότι η πραγματική (επιχειρησιακή) ταχύτητα των πλοίων διαμορφώνεται σε χαμηλότερο επίπεδο από το μέγιστο. Όπως αναφέρει η ΗSW²⁴³, «[ό]ταν δρομολογήθηκαν τα πρώτα ταχύπλοα στην ελληνική ακτοπλοΐα, ήταν νεότευκτα, με ταχύτητες 35-40 μιλίων, την ίδια στιγμή που ο στόλος των συμβατικών πλοίων ήταν στην πλειονότητα του μεγάλης ηλικίας και μέσης ταχύτητας 18-20 μιλίων. Τα τελευταία χρόνια υπάρχουν πλέον πολλά νεότευκτα συμβατικά με ταχύτητες 22-25 μιλίων, την ίδια στιγμή που τα περισσότερα ταχύπλοα, λόγω ηλικίας αλλά και για εξοικονόμηση καυσίμων ταξιδεύουν με ταχύτητες 30-35 μιλίων».
158. Εν κατακλείδι, το ταξίδι είναι κατά κανόνα συντομότερο με ταχύπλοο από ότι με συμβατικό πλοίο, ωστόσο, εξαιτίας αφενός του κόστους των καυσίμων που οδήγησε τις εταιρίες που διαχειρίζονται ταχύπλοα να λειτουργούν τα πλοία σε χαμηλότερες επιχειρησιακές ταχύτητες κι αφετέρου της ανανέωσης του στόλου των συμβατικών πλοίων, η διαφορά στη διάρκεια ταξιδιού μεταξύ των δύο κατηγοριών δεν φαίνεται να είναι πλέον σημαντική.

Ε.2.3.5. Λοιποί παράγοντες διάκρισης των σχετικών αγορών ανάλογα με τον τύπο του σκάφους

α) Ώρες αφιζοαναχωρήσεων ταχυπλόων -συμβατικών – δίκτυο πωλήσεων

159. Πέραν της τιμής και της διάρκειας ταξιδιού, ιδιαίτερα σημαντικός παράγοντας για την επιλογή πλοίου από τους επιβάτες είναι οι ώρες αναχώρησης και άφιξης [βλ. αναλυτικά κατωτέρω υπό Ζ.1.2.2.], παράγοντας ο οποίος δεν διαφοροποιείται μεταξύ των δύο τύπων πλοίων. Έτσι, οι προτιμήσεις μιας ομάδας καταναλωτών είναι δυνατόν να επηρεάζονται από την εύρεση του δρομολογίου εκείνου που εξυπηρετεί καλύτερα την επιθυμητή ώρα αναχώρησης ή άφιξης, περισσότερο ή εξίσου με τη διαφορά στις τιμές και τη διάρκεια του ταξιδιού.
160. Περαιτέρω, το δίκτυο πώλησης των δύο τύπων πλοίων δεν διαφοροποιείται. Έτσι, όταν ο καταναλωτής αναζητά ακτοπλοϊκό εισιτήριο για ένα δρομολόγιο μέσω διαδικτύου ή μέσω τουριστικού πράκτορα, του παρουσιάζονται συνολικά όλες οι επιλογές θαλάσσιας μεταφοράς ανεξαρτήτως τύπου πλοίου, προκειμένου να γίνει κράτηση στην πιο συμφέρουσα για αυτόν επιλογή.

β) Η εποχική δραστηριοποίηση

161. Η γνωστοποιούσα αναφέρει ότι ο κλάδος της επιβατηγού ναυτιλίας διακρίνεται από έντονη εποχικότητα με τον κύριο όγκο πωλήσεων να πραγματοποιείται κατά τους θερινούς μήνες Ιούνιο - Σεπτέμβριο, στους οποίους κατά τις εκτιμήσεις της πραγματοποιείται το 60% της επιβατηγού κίνησης, ενώ η ζήτηση κατά τους χειμερινούς μήνες βαίνει μειούμενη,

²⁴³ Υπ' αριθ. πρωτ. 6312/30.10.2017.

διαπίστωση η οποία κατά την άποψή της συνηγορεί προς την κατεύθυνση του ορισμού δύο διακριτών αγορών μεταξύ συμβατικών και ταχύπλων πλοίων. Όπως επισημαίνεται τη μελέτη της [...], η διακίνηση επιβατών και Ι.Χ. επιβατικών αυτοκινήτων είναι άμεσα συνδεδεμένη με την τουριστική κίνηση και παρουσιάζει μεγάλη αύξηση κατά τους θερινούς μήνες και τις εορταστικές περιόδους, ενώ αντίθετα η διακίνηση των φορτηγών αυτοκινήτων εμφανίζει σταθερότητα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Αντίστοιχα, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής αναφέρει ότι²⁴⁴, «η ακτοπλοϊκή αγορά, όπως είναι ευρέως γνωστό, είναι μια καθαρά εποχική αγορά. Οι ναυτιλιακές εταιρείες, ως ιδιωτικές εταιρείες που επιδιώκουν τη μεγιστοποίηση των κερδών τους, αποσύρουν τα πλοία του[ς] κατά τους χειμερινούς μήνες, προκειμένου να διενεργήσουν εργασίες ετήσιας επιθεώρησης και συντήρησης τους, μειώνοντας με αυτό τον τρόπο έμμεσα τις ζημιές τους από τη λειτουργία των πλοίων κατά τη χειμερινή περίοδο, όπου η κίνηση, ήτοι η ζήτηση μεταφορικών υπηρεσιών, είναι ιδιαίτερα πτωτική. Αντίθετα, με την έναρξη της τουριστικής περιόδου, όλες οι εταιρείες ενεργοποιούν τα πλοία τους επιδιώκοντας το ανάλογο μερίδιο της αγοράς. Ως εκ τούτου εκ των πραγμάτων, η ίδια η αγορά, ως μέσο αυτοσυντήρησης της, λειτουργεί ολιγοπωλιακά κατά τη χειμερινή και ανταγωνιστικά κατά τη θερινή περίοδο».

162. Όπως προαναφέρθηκε [βλ. ανωτέρω υπό παρ. 85], έχει θεσπισθεί από το 2013 η δυνατότητα²⁴⁵ των ταχύπλων πλοίων να δραστηριοποιούνται κατ' ελάχιστον τέσσερις (4) μήνες το χρόνο με υποχρέωση οι τρεις (3) εξ αυτών να είναι συνεχόμενα οι μήνες Ιούνιος, Ιούλιος και Αύγουστος. Στην πράξη παρατηρείται ότι τα ταχύπλοα δραστηριοποιούνται για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα ανά έτος. Αναλυτικότερα, οι γραμμές του Αργοσαρωνικού, γραμμές σχετικώς σταθερής ζήτησης εισιτηρίων με έντονη ζήτηση από επιβάτες Σαββατοκύριακου εξυπηρετούνται σχεδόν όλο το χρόνο από ταχύπλοα πλοία²⁴⁶, καθώς η σταθερή ζήτηση αντισταθμίζει το υψηλό κόστος καυσίμου που αντιμετωπίζουν τα ταχύπλοα, με συνέπεια τη συνεχή δραστηριοποίησή τους καθ' όλο το έτος. Περαιτέρω, ενόψει περιόδων όπου αναμένεται υψηλή ζήτηση (όπως π.χ. το Πάσχα), τα ταχύπλοα δρομολογούνται αρκετά νωρίτερα μέσα στη σαιζόν, όπως παρατηρείται το 2018, όπου μεγάλος αριθμός ταχυπλόων θα διακινήσει στις Κυκλάδες τους εκδρομείς του Πάσχα από τις αρχές Απριλίου. Σημειώνεται ότι, για τις εταιρίες που διαθέτουν και τις δύο κατηγορίες πλοίων, δύναται να υπάρξει εναλλαξιμότητα στη χρήση αυτών. Ως παράδειγμα αναφέρεται η περίπτωση της HSW, η οποία κατά τα έτη 2015, 2016 και 2017 εκτέλεσε δρομολόγια προς Κυκλάδες (Σύρο, Ίο, Νάξο κ.λπ.) «με το ταχύπλοο “HELLENIC HIGHSPEED”, κατά την διάρκεια ακινησίας του [σ.σ. συμβατικού] ΑΡΤΕΜΙΣ για την ετήσια επισκευή του»²⁴⁷.
163. Περαιτέρω, κατά την πρακτική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η εποχικότητα δεν αποτελεί κρίσιμο παράγοντα διάκρισης των εκάστοτε υπηρεσιών. Ειδικά στον κλάδο των αεροπορικών μεταφορών, μνημονεύεται μεν η πιθανή επιρροή που τυχόν ασκεί στο επίπεδο ανταγωνιστικής πίεσης η εποχική κατά κανόνα δραστηριοποίηση των charters, ωστόσο κατά την αξιολόγηση της εναλλαξιμότητας συγκεκριμένων κατηγοριών εισιτηρίων (αυτή των “dry seats”, ήτοι των θέσεων που διατίθενται αυτοτελώς και όχι ως μέρος πακέτου διακοπών, και

²⁴⁴ Βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 7217/07.12.17 επιστολή του.

²⁴⁵ Βλ. το αρ. 4α ν.2932/2001, όπως ισχύει.

²⁴⁶ Βλ. [...].

²⁴⁷ Υπ' αριθ. πρωτ. 7726/22.12.2017.

των θέσεων προγραμματισμένων πτήσεων), λαμβάνονται υπόψη ιδίως τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των πτήσεων charters και των “dry seats” (χαμηλή ποιότητα υπηρεσιών, μειωμένη διαθεσιμότητα “dry seats”, μειωμένη συχνότητα πτήσεων, μειωμένη αξιοπιστία παρεχόμενων υπηρεσιών, τιμή, κ.α.)²⁴⁸

164. Τα ανωτέρω χαρακτηριστικά δεν συναντώνται στις ακτοπλοϊκές μεταφορές, όπου α) ταχύπλοα και συμβατικά πλοία προσφέρουν παρεμφερείς ποιοτικά ταξιδιωτικές θέσεις και υπηρεσίες, β) οι τιμές τους συγκλίνουν τα τελευταία έτη κατά τα προαναφερθέντα, γ) τουλάχιστον η συντριπτική πλειοψηφία των θέσεων των ταχυπλόων είναι αυτοτελώς διαθέσιμες και όχι ως τμήμα ενός ταξιδιωτικού πακέτου, όπως αντίστοιχα συντρέχει και με τα συμβατικά πλοία, και δ) τα δρομολόγια των ταχυπλόων ανακοινώνονται αρκετό καιρό πριν την πραγματοποίησή τους, σε αντίθεση με τις πτήσεις τύπου «τσάρτερ» που ενδέχεται να ανακοινωθούν μέχρι και την τελευταία στιγμή πριν την αναχώρηση, και ως εκ τούτου ο καταναλωτής μπορεί εγκαίρως να προγραμματίσει τις μετακινήσεις του, συγκρίνοντάς τα με τα συμβατικά, με συνέπεια να τα αντιμετωπίζει ως αξιόπιστη και σταθερή εναλλακτική λύση μετακίνησης σε σύγκριση με τα συμβατικά πλοία.
165. Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, διαπιστώνεται ότι ο παράγοντας της εποχικότητας δεν επαρκεί προκειμένου να προκριθεί η κατάτμηση των σχετικών αγορών σε συμβατικά και ταχύπλοα πλοία, ενόψει της έλλειψης κρίσιμων ποιοτικών διαφορών μεταξύ των εν λόγω υπηρεσιών.
166. Ενόψει όσων προαναφέρθηκαν προκρίνεται η οριοθέτηση μιας ευρύτερης σχετικής αγοράς υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς με συμβατικά και ταχύπλοα πλοία, λαμβάνοντας υπόψη ιδίως α) τη διαπιστωθείσα σύγκλιση των τιμών εισιτηρίων και διάρκειας ταξιδιού μεταξύ των τύπων σκαφών, β) τη μη διαφοροποίηση του δικτύου πωλήσεων και των ωρών αφιξοαναχωρήσεων και γ) το γεγονός ότι οι παρεχόμενες από τα ταχύπλοα πλοία υπηρεσίες έχουν αντίστοιχα ποιοτικά χαρακτηριστικά με τις παρεχόμενες από τα συμβατικά πλοία, με συνέπεια τα ταχύπλοα πλοία κατά τους μήνες που δραστηριοποιούνται να είναι απολύτως ανταγωνιστικά των συμβατικών πλοίων.
167. Ειδικά η αγορά μεταφοράς φορτηγών διά θαλάσσης, θα μπορούσε να διακριθεί περαιτέρω σε «αγορά θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών με συμβατικά πλοία και Ro-Ro», διότι βάσει των στοιχείων του φακέλου στη μεταφορά φορτηγών τα ταχύπλοα πλοία δεν ασκούν επαρκή ανταγωνιστική πίεση στους λοιπούς τύπους σκαφών. Ωστόσο, η περαιτέρω κατάτμηση της εν λόγω αγοράς δεν θα μετέβαλε ουσιαστικά την αξιολόγηση της παρούσας, δεδομένου ότι με ταχύπλοα πλοία μεταφέρεται μόνο το [...] % του συνόλου των φορτηγών που μεταφέρονται διά θαλάσσης, και ως εκ τούτου η περαιτέρω διάκριση παρέλκει.

E.2.4. Ανταγωνιστικές πιέσεις από άλλα μέσα μεταφοράς

168. Σύμφωνα με παλαιότερη απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού (ΕΑ 210/III/2002), η επιβατηγός ναυτιλία αποτελεί διακριτή αγορά από τις λοιπές αγορές μεταφορών, «λόγω:
- α) της διαφοράς στην τιμή (δαπάνη μεταφοράς) κάθε μέσου, η οποία διαφοροποιείται ανάλογα με τον τρόπο υπολογισμού της συνολικής δαπάνης μεταφοράς (ατομική δαπάνη,

²⁴⁸ Βλ. αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.4439, -Ryanair/Lingus, παρ. 297, 299, 310 και 306, και M.5830 - Olympic/Aegean Airlines, παρ. 49 επ, και M.6663 -RYANAIR/ AER LINGUS III, παρ. 419 και 1346.

οικογενειακή, ομαδική, ειδικών κατηγοριών προσώπων, απλή διαδρομή ή μετ' επιστροφής κλπ.),

β) των διαφορετικών χαρακτηριστικών κάθε μέσου, όπως είναι η διάρκεια του ταξιδιού, η ταχύτητα σε σχέση με την απόσταση, η ασφάλεια, η άνεση, τα όρια μεταφορικού βάρους, η ευκολία προσέγγισης του τελικού προορισμού, η ευπάθεια στις καιρικές συνθήκες, οι λοιπές παρεχόμενες από το μεταφορικό μέσο υπηρεσίες κλπ.,

γ) των ειδικών λόγων για τη χρήση κάθε μέσου (όπως επαγγελματικά ταξίδια, ταξίδια αναψυχής, ανάγκη μεταφοράς μεγάλου φορτίου, ανάγκη μεταφοράς οχήματος κλπ.).

Πάντως, και στην περίπτωση παραδοχής μερικής υποκατάστασης μεταξύ των διαφόρων μεταφορικών μέσων, η υποκατάσταση αυτή δεν είναι πάντοτε δυνατή για τους περισσότερους των «προορισμών» που εξυπηρετούν τα πλοία, αφού η αεροπορική σύνδεση μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων και νήσων ή νήσων μεταξύ τους δεν είναι πάντοτε δυνατή, ελλείψει αεροδρομίων σε πολλά νησιά, ενώ η οδική προσέγγιση αυτών είναι αδύνατη. Ενόψει αυτών, η υποκατάσταση μεταξύ διαφόρων μεταφορικών μέσων είναι εν προκειμένω απλώς περιστασιακή και επομένως αμελητέα».

169. Κατά την άποψη της γνωστοποιούσας, τα τελευταία έτη γίνεται ολοένα και περισσότερο αισθητός ο ανταγωνισμός μεταξύ θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών, με συνέπεια οι θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές να λειτουργούν πλέον εναλλάξιμα και ανταγωνιστικά μεταξύ τους, καθώς απευθύνονται στο ίδιο επιβατικό κοινό και ανταγωνίζονται άμεσα στους προορισμούς που εξυπηρετούν και οι δύο. Κατά τη γνωστοποιούσα, τα τελευταία χρόνια οι τιμές των αεροπορικών εισιτηρίων προς πολλά Ελληνικά νησιά έχουν σχεδόν εξομοιωθεί ή και είναι χαμηλότερες των ακτοπλοϊκών, λόγω προσφορών των αεροπορικών εταιριών στις πτήσεις από Αθήνα προς Ρόδο, Χανιά, Μύκονο, Σαντορίνη, Πάρος, Χίος, Μυτιλήνη και Κέρκυρα.
170. Το θέμα των ανταγωνιστικών πιέσεων από άλλα μέσα μεταφοράς αντιμετωπίστηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην υπόθεση Ολυμπιακή-Aegean²⁴⁹ για όλα τα νησιωτικά αεροδρόμια προς/ από τα οποία εκτελούσαν πτήσεις τα μέρη. Στην εν λόγω υπόθεση η Επιτροπή έκρινε πως είναι αναγκαία η ανάλυση-σύγκριση αφενός ανά δρομολόγιο (*route by route*) και αφετέρου ανά κατηγορίες επιβατών, ήτοι επιβατών για τους οποίους ο χρόνος ταξιδιού είναι σημαντικός (*time sensitive*) και επιβατών για τους οποίους ο χρόνος ταξιδιού είναι μη σημαντικός (*non time sensitive*). Για την πρώτη κατηγορία επιβατών, η απόφαση κατέληξε πως οι αεροπορικές και ακτοπλοϊκές εταιρίες αποτελούν τμήματα δύο διαφορετικών αγορών. Εξαίρεση αποτελεί η διαδρομή Αθήνα-Μύκονος, στην οποία οι αεροπορικές και ακτοπλοϊκές μεταφορές αποτελούν μέρος της ίδιας αγοράς²⁵⁰. Όσον αφορά στη δεύτερη κατηγορία επιβατών, η Επιτροπή άφησε ανοιχτό το ζήτημα αν ανήκουν στην ίδια αγορά οι δύο προαναφερόμενες υπηρεσίες μεταφορών, με εξαίρεση τις διαδρομές Αθήνα-Μύκονος και Αθήνα-Ρόδος, επισημαίνοντας ότι οι ακτοπλοϊκές υπηρεσίες είναι «μακρινά υποκατάστατα» των αεροπορικών υπηρεσιών²⁵¹.

²⁴⁹ Βλ. αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.5830 -Olympic/ Aegean Airlines και M.6796 -Olympic/ Aegean Airlines II.

²⁵⁰ Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.5830 -Olympic/ Aegean Airlines, παρ. 269.

²⁵¹ Βλ. αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.5830 -Olympic/ Aegean Airlines, παρ. 270, και M.6796 -Olympic/ Aegean Airlines II, παρ. 487.

171. Ενόψει των ανωτέρω, κατά την κρίση της Επιτροπής, η επιβατηγός ναυτιλία αποτελεί διακριτή αγορά από την αγορά αεροπορικών μεταφορών, με εξαίρεση ενδεχομένως τα δρομολόγια Αττική – Μύκονος - Αττική, τα οποία αποτελούν δύο από τα συνολικά 61 επηρεαζόμενα από την υπό εξέταση συγκέντρωση δρομολόγια.

Ε.3. ΣΧΕΤΙΚΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΑΓΟΡΑ²⁵²

172. Ανάλογα με τις ειδικότερες ανάγκες της ζήτησης, η σχετική γεωγραφική αγορά για τις ακτοπολικές μεταφορές προσώπων και οχημάτων διακρίνεται σε επιμέρους αγορές.
173. Πιο συγκεκριμένα, όπως αναφέρεται και στη Γνωστοποίηση 1 στην απόφαση 210/III/2002 της Επιτροπής Ανταγωνισμού, η οποία αφορούσε σε συνθήκες προ της άρσης του cabotage, η σχετική γεωγραφική αγορά για τις ακτοπολικές μεταφορές προσώπων και οχημάτων οριζόταν με βάση τη δρομολογιακή γραμμή που εκτελούσε κάθε πλοίο. Ωστόσο, ενόψει της απελευθέρωσης της αγοράς, όπως έχει γίνει δεκτό και στο πλαίσιο μεταγενέστερης πρακτικής της Επιτροπής²⁵³, η σχετική γεωγραφική αγορά δεν συμπίπτει πλέον με συγκεκριμένη δρομολογιακή γραμμή.
174. Λαμβάνοντας υπόψη την πολυπλοκότητα των δρομολογίων που εκτελούν τα πλοία των ακτοπολικών εταιριών, υπό την έννοια ότι κάθε δρομολόγιο έχει προορισμό αρκετά νησιά, τα οποία μάλιστα δεν συμπίπτουν πάντα στις σχετικές δρομολογιακές γραμμές των εταιριών, η γνωστοποιούσα, προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι πραγματικές συνθήκες ανταγωνισμού, προκρίνει, έναντι της οριοθέτησης κάθε σχετικής γεωγραφικής αγοράς σε επίπεδο δρομολογιακής γραμμής, τη μέθοδο «Π&Π» (Προσέλευση & Προορισμός), κατά την οποία θεωρείται κρίσιμος ο τόπος προσέλευσης και ο τόπος προορισμού του επιβάτη. Υποστηρίζει δε ότι εναλλαξιμότητα υφίσταται στην περίπτωση κοντινών μεταξύ τους λιμανιών σε περιοχές της ηπειρωτικής χώρας (π.χ. Πειραιάς, Λαύριο, Ραφήνα), καθώς και λιμανιών που βρίσκονται στην ίδια νήσο (π.χ. Καρλόβασι, Βαθύ)²⁵⁴. Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τη γνωστοποιούσα, τα λιμάνια αυτά θα πρέπει να αντιμετωπιστούν, στο πλαίσιο του ορισμού των γεωγραφικών αγορών, ως ενιαία γεωγραφική περιοχή Προέλευσης ή Προορισμού, και συνεπώς βάσει των ανωτέρω κάθε νησί-προορισμός από συγκεκριμένο λιμάνι-περιοχή αφετηρίας συνιστά χωριστή γεωγραφική αγορά.
175. Σύμφωνα με τη γνωστοποιούσα, η ανωτέρω οριοθέτηση υποστηρίζεται από την προηγούμενη πρακτική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σε υποθέσεις συγκεντρώσεων αεροπορικών εταιριών, αλλά και της Επιτροπής Ανταγωνισμού²⁵⁵. Επικαλείται προς τούτο την απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην υπόθεση Air France/KLM, η οποία αφορά στον τομέα των αερομεταφορών και στην οποία η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υιοθέτησε για τον ορισμό της αγοράς την προαναφερόμενη μέθοδο «Π&Π», λαμβάνοντας υπόψη «*διαφορετικές εναλλακτικές που*

²⁵² Η σχετική γεωγραφική αγορά περιλαμβάνει την περιοχή (ή και τις περιοχές) στην οποία παρέχουν τις σχετικές υπηρεσίες οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις υπό επαρκώς ομοιογενείς συνθήκες ανταγωνισμού και η οποία μπορεί να διακριθεί από άλλες γειτονικές γεωγραφικές περιοχές, ιδίως λόγω των αισθητά διαφορετικών συνθηκών ανταγωνισμού που επικρατούν σε αυτές.

²⁵³ Βλ. επίσης ενδεικτικά αποφάσεις 360/V/2007, 371/V/2007, 427/V/2009 528/VI/2001 και 507/VI/2010.

²⁵⁴ Εξαίρεση ενδεχομένως να αποτελούν οι λιμένες της Κρήτης, λόγω της μεγάλης έκτασης του νησιού, ωστόσο η περαιτέρω διερεύνηση του θέματος δεν κρίνεται σκόπιμη, στο πλαίσιο της παρούσας.

²⁵⁵ Η γνωστοποιούσα επικαλείται την απόφαση EA 360/V/2007.

είναι διαθέσιμες στους καταναλωτές για να ταξιδέψουν μεταξύ δύο σημείων»²⁵⁶, καθώς και την απόφαση Ryanair/Aer Lingus²⁵⁷, στην οποία κρίθηκε ότι «οι αγορές εναέριων μεταφορών επιβατών μπορούν να ορισθούν βάσει κατ' ιδίαν δρομολογίων ή ομάδας δρομολογίων, κατά το μέτρο που υπήρχε δυνατότητα υποκαταστάσεως μεταξύ τους, σύμφωνα με τα ειδικά χαρακτηριστικά της υποθέσεως», ενώ η εναλλαξιμότητα μεταξύ κοντινών αερολιμένων βασίστηκε σε κριτήρια όπως η απόσταση και ο χρόνος διαδρομής «σύμφωνα με το κριτήριο των 100 χιλιομέτρων ή της μίας ώρας διαδρομής με το αυτοκίνητο»²⁵⁸.

176. Η πλειοψηφία των ανταγωνιστριών εταιριών που τοποθετήθηκε σχετικά²⁵⁹ τάσσεται υπέρ της οριοθέτησης της γεωγραφικής αγοράς με τη μεθοδολογία του «Π&Π». Εντούτοις, μερίδα των ανταγωνιστών²⁶⁰ αναφέρει ότι η γεωγραφική αγορά στις ακτοπολικές γραμμές προσδιορίζεται από την εκάστοτε δρομολογιακή γραμμή στο σύνολό της (λιμάνι αφετηρίας - ενδιάμεσες στάσεις - τελικός προορισμός).

177. Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, προκρίνεται η οριοθέτηση της γεωγραφικής αγοράς βάσει της μεθοδολογίας του «Π&Π», λαμβάνοντας υπόψη ιδίως ότι

(α) από την πλευρά της ζήτησης, σημαίνοντα ρόλο έχει ο αρχικός και τελικός προορισμός, που συνήθως αφορά σε ένα συγκεκριμένο νησί ή σε έναν νομό της ηπειρωτικής χώρας. Έτσι, για τον επιβάτη που κατοικεί στην Αθήνα και επιθυμεί να ταξιδέψει προς τη Σαντορίνη, το δρομολόγιο Πειραιάς – Πάρος – Νάξος – Σαντορίνη της εταιρίας Α αποτελεί εναλλάξιμη υπηρεσία²⁶¹ με το δρομολόγιο Πειραιάς – Πάρος – Ίος – Σαντορίνη – Ανάφη της εταιρίας Β, παρά το γεγονός ότι οι δύο εταιρίες ακολουθούν διαφορετική δρομολογιακή γραμμή²⁶².

(β) χωρεί τουλάχιστον μερική υποκατάσταση μεταξύ των κοντινών λιμένων, εφόσον θα μπορούσε ο πελάτης να εξυπηρετηθεί από τους λιμένες αυτούς για την αναχώρηση ή άφιξη την ίδια ώρα, κατά την προηγούμενη πρακτική της Επιτροπής Ανταγωνισμού²⁶³ και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής²⁶⁴. Εν προκειμένω, λόγω της εγγύτητάς τους, της καλής ποιότητας του οδικού δικτύου που τους ενώνει και του γεγονότος ότι ο χρόνος ταξιδιού από τον κάθε λιμένα δεν διαφέρει σημαντικά από τον άλλο, για τους σκοπούς της παρούσας ανάλυσης, οι

²⁵⁶ Απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.3280 -Air France/KLM, παρ. 9.

²⁵⁷ Απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.4439-Ryanair/Aer Lingus.

²⁵⁸ ΠΕΚ Τ-342/07, Ryanair, σκ. 102-3.

²⁵⁹ 1) Aegean Flying Dolphins, 2) Fast Ferries, 3) Minoan, 4) ANEK, 5) ANE Σύμης και 6) ΛΑΦΑΣΙ. Από τις λοιπές ερωτηθείσες εταιρίες, οι 16 (Ναυτική εταιρία αιγαίου (Sea dreams), Αγία Μαρίνη, ANMEZ – ZANTE, ANE Καλύμνου, Δωδεκάνησος, Καρθαία – Γούτος, Καρύστια, Κατερός, Μανούσος, Μικρές Κυκλάδες, Πάρος – Αντίπαρος, ΑΓ. ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (ΣΑΟΣ), Aegean Speed Lines, Golden Star Ferries, Κοινοπραξία Πλοίων Σαρωνικού και AQUA MARIA) δεν απάντησαν ή δήλωσαν ότι δεν έχουν τις απαραίτητες γνώσεις και μελέτες για να απαντήσουν.

²⁶⁰ Βλ. υπ' αριθ. πρωτ. 7095/04.12.2017 επιστολή της SEAJETS και υπ' αριθ. πρωτ. 6745/17.11.2017 επιστολή της ΣΚΥΡΟΣ.

²⁶¹ Με την παραδοχή ότι δεν διαφοροποιούνται σημαντικά ο χρόνος ταξιδιού και η τιμή εισιτηρίου.

²⁶² Το ζήτημα τυχόν ορισμού της αγοράς και σε επίπεδο φοράς/ροής δρομολογίου, αν δηλαδή το δρομολόγιο Αθήνα – Σαντορίνη θα πρέπει να θεωρηθεί διαφορετική αγορά από το Σαντορίνη – Αθήνα δεν εξετάζεται περαιτέρω, καθώς δεν επηρεάζει την αξιολόγηση της υπό κρίση πράξης.

²⁶³ Βλ. ιδίως αποφάσεις Ε.Α 210/III/2002 και 360/V/2007.

²⁶⁴ Απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής, IV/36.253 - P&O Stena Line.

λιμένες του Πειραιά, της Ραφήνας και του Λαυρίου θεωρούνται ως μεταξύ τους εναλλάξιμοι²⁶⁵.

178. Εξάλλου, υπό το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο της κατάργησης των αδειών σκοπιμότητας και της απελευθέρωσης της ακτοπλοΐας και τις επικρατούσες σήμερα συνθήκες ανταγωνισμού, κατά τη διαδικασία τακτικής δρομολόγησης²⁶⁶, μια φορά το χρόνο (στα τέλη Ιανουαρίου κάθε έτους) κάθε ακτοπλοϊκή εταιρία επιλέγει, χωρίς περιορισμούς, τα δρομολόγια που προτίθεται να εξυπηρετήσει κατά το επόμενο έτος, τα οποία θεωρητικά μπορεί να είναι τελείως διαφορετικά από αυτά που εκτελεί κατά την τρέχουσα περίοδο, με αμιγώς εμπορικά κριτήρια, λαμβάνοντας υπόψη τη προσδοκώμενη επιβατική κίνηση του κάθε προορισμού, τη χωρητικότητα του στόλου τους, τους πιθανούς ανταγωνιστές στην εκάστοτε δρομολογιακή γραμμή σε συνδυασμό με τις προσδοκώμενες ώρες αναχώρησης και άφιξης, το κόστος των καυσίμων και τους πιθανούς λιμενικούς περιορισμούς που σχετίζονται κατά βάση με το μέγεθος του πλοίου που δύναται να προσδέσει σε κάθε λιμάνι και τις εκάστοτε διαθέσιμες θέσεις πρόσδεσης²⁶⁷. Περαιτέρω, καθώς προβλέπεται νομοθετικά η κατά τη διάρκεια του έτους και υπό προϋποθέσεις δυνατότητα έκτακτων δρομολογήσεων²⁶⁸, τροποποιήσεων, συμπληρώσεων ή ανακλήσεων των τακτικών δηλώσεων δρομολόγησης, και μετά την υποβολή και έγκριση της τακτικής δήλωσής της, η κάθε εταιρία μπορεί, χωρίς σημαντική οικονομική επιβάρυνση, να τροποποιήσει τα δρομολόγια της, προκειμένου να αυξήσει τις εβδομαδιαίες διελεύσεις της σε συγκεκριμένο λιμένα ή να προσεγγίσει νέο, μέσω δήλωσης έκτακτων δρομολογήσεων ή τροποποιήσεων/συμπληρώσεων/ανακλήσεων της τακτικής.
179. Όπως προκύπτει από τα διαθέσιμα πρακτικά του ΣΑΣ²⁶⁹, οι εταιρίες χρησιμοποιούν τη δυνατότητα αυτή (η πλειονότητα των αιτημάτων εγκρίνεται από το ΣΑΣ) και κατά τον τρόπο αυτό μεταβάλλουν τις ανταγωνιστικές συνθήκες στο εκάστοτε δρομολόγιο, ακόμα και εντός της ίδιας δρομολογιακής περιόδου²⁷⁰. Ενόψει της ανωτέρω περιγραφόμενης μέτριας έντασης μεταβλητότητας του καθενός δρομολογίου όσον αφορά στην είσοδο ανταγωνιστών που δραστηριοποιούνται σε άλλα δρομολόγια της ελληνικής ακτοπλοΐας, αλλά και των

²⁶⁵ Για τους σκοπούς της παρούσας αξιολόγησης, τα εισιτήρια των λιμένων του Πειραιά, Λαυρίου και Ραφήνας αθροίζονται και παρουσιάζονται ως εισιτήρια της «Αττικής».

²⁶⁶ Σημειώνεται ότι τόσο στα πλαίσια της τακτικής δρομολόγησης όσο και σε τυχόν έκτακτες δρομολογήσεις, μεταδρομολογήσεις κλπ, η τελική απόφαση δε λαμβάνεται μονομερώς από το αρμόδιο Υπουργείο, αλλά στα πλαίσια των διαδικασιών που προβλέπονται νομοθετικά. Βλ. αναλυτικά και ενότητα Δ ανωτέρω.

²⁶⁷ Βλ. και την υπ' αριθ. πρωτ. 7417/14.12.2017 επιστολή της ΑΤΤΙΚΑ.

²⁶⁸ Το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους στην υπ' αρ. 22/2018 γνωμοδότησή του, απεφάνθη ότι η δυνατότητα έκτακτων δρομολογήσεων θα πρέπει να παρέχεται ανεξαρτήτως τύπου πλοίου (συμβατικού/ταχύπλοου), παρά το γεγονός ότι εκ του νομοθετικού πλαισίου προβλέπεται η έκτακτη δρομολόγηση συμβατικών και μόνο. Βλ. και ενότητα Ζ.5.3 κατωτέρω.

²⁶⁹ Βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 7217/07.12.2017 επιστολή του Υπουργείου.

²⁷⁰ Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το ΣΑΣ γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά στις 22.05.2015 για τη δρομολόγηση του νέου τότε FAST FERRIES ANDROS της ομώνυμης εταιρίας, με έναρξη την 01.07.2015 από Ραφήνα προς Άνδρο – Τήνο – Μύκονο. Όπως προκύπτει από τα προσκομισθέντα από την εταιρία στοιχεία (υπ' αριθ.πρωτ. 6138/23.10.2017) και από δημοσιεύματα (www.koinignomi.gr, ημ.03.08.2015), το πλοίο ξεκίνησε δοκιμαστικά δρομολόγια στις 03.08.2015, προσεγγίζοντας επιπλέον των προαναφερθέντων νήσων και τη Σύρο 3 φορές την εβδομάδα. Ως ενδεικτικό παράδειγμα αποχώρησης από γραμμή αναφέρεται η μη εκτέλεση από ταχύπλοο της SEAJETS για την περίοδο από 22.07.2016 έως 12.09.2016 της γραμμής Ρεθύμνου – Θήρας (και η δρομολόγηση του στη γραμμή Αμοργό, Κουφονήσι, Πάρο κλπ), για την οποία το ΣΑΣ γνωμοδότησε ομόφωνα θετικά στις 24.02.2016.

χαρακτηριστικών του δικτύου διανομής ακτοπλοϊκών εισιτηρίων²⁷¹, προκειμένου να εκτιμηθεί η ισχύς της ενιαίας οντότητας έναντι των ανταγωνιστών της, προκρίνεται η οριοθέτηση και μιας ευρύτερης γεωγραφικής αγοράς για την παροχή ακτοπλοϊκών υπηρεσιών με εθνική διάσταση, , εντός της οποίας είναι δυνατή η δραστηριοποίηση των μερών και των ανταγωνιστών τους, υπό ομοιογενείς όρους²⁷².

Ε.4. ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

180. Με βάση τα ανωτέρω, οι σχετικές αγορές για τις ανάγκες εξέτασης της παρούσας υπόθεσης, ορίζονται ως ακολούθως:
- i) *Ως προς τις σχετικές αγορές υπηρεσιών:* α) η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, β) η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς αυτοκινήτων οχημάτων και δικύκλων ιδιωτικής χρήσης και γ) η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών οχημάτων δημοσίας ή ιδιωτικής χρήσης.
- ii) *Ως προς τις σχετικές γεωγραφικές αγορές:* α) όλα τα επιμέρους δρομολόγια από λιμάνι/τόπο αναχώρησης προς λιμάνι/τόπο προορισμού, στα οποία δραστηριοποιούνται τα πλοία των μερών και β) το σύνολο της ελληνικής ακτοπλοΐας.
181. Ο Όμιλος ΑΤΤΙΚΑ εξυπηρετεί νησιά των Κυκλάδων, των Δωδεκανήσων, του Β.Α. Αιγαίου και την Κρήτη με συμβατικά πλοία και με αφετηρία τα λιμάνια της Αττικής (Πειραιάς, Ραφήνα). Η ΗSW εκτελεί, με συμβατικά πλοία και ταχύπλοα, πλόες προς τις Κυκλάδες (από Αττική και Ηράκλειο Κρήτης), το Β.Α. Αιγαίο (από Αττική και Καβάλα), τον Αργοσαρωνικό (από Αττική) και τις Σποράδες (από Θεσσαλονίκη, Βόλο και Άγιο Κωνσταντίνο). Από την Αττική, η ΗSW εκτελεί δρομολόγια από τους λιμένες του Πειραιά, της Ραφήνας και του Λαυρίου.
182. Ειδικότερα, ο Όμιλος ΑΤΤΙΚΑ (μέσω των πλοίων BLUE STAR FERRIES και SUPERFAST XII) εξυπηρετεί τα εξής νησιά:
- *Κυκλάδες από Αττική:* Σύρο, Τήνο, Μύκονο, Πάρο, Νάξο, Ίο, Σαντορίνη και με Συμβάσεις Δημόσιας Υπηρεσίας τα νησιά Αμοργό, Ηρακλεία, Σχοινούσα, Κουφονήσι, Δονούσα και Ανάφη.
 - *Δωδεκάνησος από Αττική:* Πάτμο, Λέρο, Κάλυμνο, Κω, Ρόδο και με Συμβάσεις Δημόσιας Υπηρεσίας τα νησιά Αστυπάλαια, Λειψούς, Νίσυρο, Τήλο, Σύμη, Καστελλόριζο και Κάρπαθο.
 - *Νησιά Β.Α. Αιγαίου από Αττική:* Σάμο, Χίο και Μυτιλήνη και με Συμβάσεις Δημόσιας Υπηρεσίας τα νησιά Οινούσσες και Ψαρά.

²⁷¹ Τα εισιτήρια των πλοίων προς όλους τους προορισμούς διατίθενται από τα μέρη τόσο απευθείας (μέσω τηλεφωνικών κέντρων και ιστοσελίδων τους) όσο και μέσω ευρέων δικτύων ταξιδιωτικών γραφείων και λοιπών ιστοσελίδων, οι δε συμβάσεις με τα ταξιδιωτικά γραφεία αφορούν στο σύνολο των εισιτηρίων της ελληνικής επικράτειας.

²⁷² Η αξιολόγηση που βασίζεται στην παρούσα οριοθέτηση θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί και διά της λήψης υπόψη της έντασης του δυναμικού ανταγωνισμού σε κάθε μία από τις επιμέρους γεωγραφικές αγορές ως ορίζονται κατωτέρω. Ωστόσο, λόγω του πλήθους των επηρεαζόμενων επιμέρους αγορών, επιλέχθηκε η αξιολόγηση σε δύο επίπεδα γεωγραφικής αγοράς, όπως άλλωστε έχει πράξει και η ΕΑ και σε άλλες υποθέσεις (βλ. ενδεικτικά απόφαση ΕΑ 637/2017, παρ. 38 επ. και όλη τη νομολογία στην οποία παραπέμπει).

- *Κρήτη από Αττική*: προς Ηράκλειο και Χανιά (σε συνεργασία με την ANEK στο πλαίσιο κοινοπραξίας εσόδων πλοίων).
183. Η HSW, με τα συμβατικά και τα ταχύπλοα πλοία της, εξυπηρετεί τα εξής νησιά:
- *Κυκλάδες από Αττική*: Πάρο, Νάξο, Ίο, Σέριφο, Σαντορίνη, Κουφονήσι, Αμοργό, Σύρο και Μύκονο και με Συμβάσεις Δημόσιας Υπηρεσίας τα νησιά Κέα, Κύθνο, Άνδρο, Σίκινο, Φολέγανδρο, Κίμωλο, Μήλο, Σέριφο και σε κάποιες προσεγγίσεις Σύρο, Τήνο και Σίφνο.
 - *Νησιά Σαρωνικού από Αττική*: Αίγινα, Αγκίστρι, Πόρο, Ύδρα, Ερμιόνη, Σπέτσες, Πόρτο Χέλι.
 - *Νησιά Β.Α. Αιγαίου από Αττική*: Χίο, Μυτιλήνη, Ικαρία, Σάμο, Φούρνους, Πάτμο και με Συμβάσεις Δημόσιας Υπηρεσίας τα νησιά Άγιο Ευστράτιο και Λήμνο.
 - *Νησιά Β.Α. Αιγαίου από Καβάλα*: με Σύμβαση Δημόσιας Υπηρεσίας τα νησιά Λήμνο, Μυτιλήνη, Χίο, Σάμο και Πάτμο.
 - *Κυκλάδες από Ηράκλειο*: Σαντορίνη, Ίο, Πάρο και Μύκονο.
 - *Νησιά Σποράδων από Θεσσαλονίκη, Βόλο & Άγιο Κωνσταντίνο*: Σκιάθο, Σκόπελο και Αλόνησο.
184. Οι σχετικές αγορές της υπό εξέταση πράξης, όπως προκύπτουν από το συνδυασμό των ανωτέρω στοιχείων, παρουσιάζονται αναλυτικά στο Παράρτημα 8 της παρούσας, όπου αναφέρεται, για κάθε συνδυασμό λιμένα/τόπου αναχώρησης και λιμένα/τόπου προορισμού, ποιο/ποια από τα συμμετέχοντα μέρη εκτελεί/εκτελούν καθένα από τα 710 δρομολόγια, καθώς και ο αριθμός των ανταγωνιστών του/τους σε αυτά.

E.5. ΕΠΗΡΕΑΖΟΜΕΝΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

185. Στην υπό κρίση γνωστοποιηθείσα πράξη, ελλείπει καθέτων σχέσεων μεταξύ των συμμετεχουσών επιχειρήσεων, επηρεαζόμενες αγορές αποτελούν τόσο το σύνολο της ελληνικής ακτοπλοΐας όσο και το κάθε επιμέρους νησί- προορισμός, από συγκεκριμένο λιμένα-περιοχή αφετηρίας, που εξυπηρετούν πλοία και των δύο μερών, δηλαδή κάθε νησί, το οποίο προσεγγίζουν πλοία των ΑΤΤΙΚΑ και HSW, με κοινό λιμάνι-περιοχή αφετηρίας, εφόσον το συνολικό μερίδιο των μερών στην αγορά αυτή (με βάση τη συνολική κίνηση ανά νησί), μετά τη συγκέντρωση, αναμένεται να ανέλθει τουλάχιστον σε 15%.
186. Οι σχετικές αγορές μεταφοράς επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών στην ελληνική επικράτεια είναι επηρεαζόμενες από την υπό κρίση πράξη, δεδομένου ότι τα αθροιστικά μερίδια αγοράς των μερών ξεπερνούν το 15% [βλ. κατωτέρω υπό ΣΤ.1.].
187. Από τις 710 σχετικές αγορές μεταφοράς επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών σε κάθε ζεύγος λιμένων (οριοθέτηση Π&Π)²⁷³ που παρουσιάζονται στο Παράρτημα 8, οι κοινές διαδρομές (ανά ζεύγος λιμένων) που εξυπηρετούν και οι δύο εταιρίες ανέρχονται συνολικά σε 61²⁷⁴ για τη διετία 2016-2017. Οι διαδρομές αυτές αφορούν συνδέσεις από τους λιμένες της

²⁷³ Οι 710 σχετικές αγορές - ζεύγη λιμένων (οριοθέτηση Π&Π) αφορούν στη μεταφορά επιβατών, καθώς συγκεκριμένα ζεύγη λιμένων εξυπηρετούνται μόνο από ταχύπλοα, ορισμένα εκ των οποίων δεν έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν Ι.Χ οχήματα ή/και φορτηγά.

²⁷⁴ Ειδικά για τα φορτηγά βλ. Ενότητα Ε.5.2. κατωτέρω.

Αττικής και ενδονησιωτικά δρομολόγια με αφετηρία ή/και προορισμό τα νησιά Αμοργός, Θήρα, Ίος, Κουφονήσια, Μύκονος, Μυτιλήνη, Νάξος, Πάρος, Πάτμος, Σύρος, Τήνος, Χίος και Σάμος (εφεξής από κοινού και ως «επηρεαζόμενα νησιά»)²⁷⁵.

188. Για το 2017, στις διαδρομές μεταξύ Αττικής και επηρεαζόμενων νησιών δραστηριοποιούνταν οι ακόλουθες εταιρίες:

ΕΤΑΙΡΙΕΣ & ΤΥΠΟΙ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΟΥ ΞΕΧΩΡΙΣΤΕΛΑΝ ΤΑ ΕΠΙΡΕΑΖΟΜΕΝΑ ΝΗΣΙΑ ΑΠΟ / ΠΡΟΣ ΑΤΤΙΚΗ ΤΟ 2017														
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΑΜΟΡΓΟΣ	ΘΗΡΑ	ΙΟΣ	ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΝΑΞΟΣ	ΠΑΡΟΣ	ΠΑΤΜΟΣ	ΣΑΜΟΣ	ΣΥΡΟΣ	ΤΗΝΟΣ	ΧΙΟΣ
HELLENIC SEAWAYS	ΤΑΧΥΠΛΟΟ (α2)	V	V	V	V	V		V	V			V		
	ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ		V	*		V	V	V	V	V	V	V	*	V
ATTICA	ΤΑΧΥΠΛΟΟ													
	ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
SEA JETS	ΤΑΧΥΠΛΟΟ (α1)	V	V	V	V	V		V	V				V	
	ΤΑΧΥΠΛΟΟ (α2)		V	V		V		V	V				V	
	ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ		*	*				V	*			V	V	
AEGEON PELAGOS/ANEK	ΤΑΧΥΠΛΟΟ													
	ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ		V											
ZANTE	ΤΑΧΥΠΛΟΟ													
	ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ		V	V										
GOLDEN STAR FERRIES	ΤΑΧΥΠΛΟΟ (α2)		V	V		V		V	V				V	
	ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ					V							V	
FAST FERRIES	ΤΑΧΥΠΛΟΟ													
	ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ					V		V					V	
AENAYTHE N.E. (Ro-Ro)	ΤΑΧΥΠΛΟΟ													
	ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ (RO-RO)					*	V							V

ΤΑΧΥΠΛΟΟ (α1):

ΤΑΧΥΠΛΟΟ (α2):

* Δραστηριοποίηση με ιδιαίτερα περιορισμένο αριθμό επιβαίων (<50)

Πηγή: Επεξεργασία από ΓΑΑ προσκομισθέντων στοιχείων (ΑΤΤΙΚΑ, υπ' αριθ. πρωτ. 7264/08.12.2017)

Ε.5.1. Επηρεαζόμενες αγορές επιβατών/ΙΧ οχημάτων (οριοθέτηση Π&Π)

189. Όπως προκύπτει από το Παράρτημα 9²⁷⁶, σε 51 από τα 61 κοινά δρομολόγια των μερών της διετίας 2016-2017, το άθροισμα των μεριδίων αγοράς τους, με βάση τόσο τα στοιχεία του έτους 2016 όσο και εκείνα του έτους 2017²⁷⁷, υπερβαίνει το 15% [βλ. και κατωτέρω υπό ΣΤ 2.1]. Για τα υπόλοιπα δρομολόγια σημειώνεται ότι:

- σε 6 δρομολόγια²⁷⁸, το άθροισμα των μεριδίων αγοράς των μερών υπερβαίνει το 15% με βάση στοιχεία του έτους 2017, ενώ το έτος 2016 δεν υπήρξε ταυτόχρονη δραστηριοποίηση των μερών,
- σε 2 δρομολόγια²⁷⁹, το άθροισμα των μεριδίων αγοράς των μερών υπερβαίνει το 15% με βάση στοιχεία του έτους 2016, ενώ το έτος 2017 δεν υπήρξε ταυτόχρονη δραστηριοποίηση των μερών,
- σε 1 δρομολόγιο²⁸⁰, το άθροισμα των μεριδίων αγοράς των μερών υπερβαίνει το 15% με βάση τα στοιχεία των ετών 2015 και 2016, ενώ υπολείπεται του 15% με βάση τα στοιχεία του έτους 2017,

²⁷⁵ Η ΑΤΤΙΚΑ δραστηριοποιείται σε επιπλέον 244 δρομολόγια (εκ των οποίων στα 122 δεν δραστηριοποιείται καμία ανταγωνίστρια εταιρία). Αντίστοιχα, η ΗΣW δραστηριοποιείται σε επιπλέον 405 δρομολόγια από τα οποία στα 216 δεν δραστηριοποιείται καμία ανταγωνίστρια εταιρία.

²⁷⁶ Τόσο στο Παράρτημα 9, όσο και στα Παρατήματα 10 και 11, μερίδια αγοράς για εταιρίες που δραστηριοποιούνται στο δρομολόγιο με αμελητέα παρουσία (κάτω του 0,5%) παρουσιάζονται ως 0%.

²⁷⁷ Τα στοιχεία του έτους 2017 αφορούν στους μήνες Ιανουάριο – Αύγουστο.

²⁷⁸ Αττική – Σάμος, Σάμος – Αττική, Νάξος – Πάτμος, Πάρος – Πάτμος, Θήρα – Νάξος και Νάξος – Θήρα.

²⁷⁹ Αττική – Τήνος και Τήνος – Μύκονος.

²⁸⁰ Τήνος – Αττική.

- σε 1 δρομολόγιο²⁸¹, το άθροισμα των μεριδίων αγοράς των μερών υπερβαίνει το 15% με βάση τα στοιχεία του έτους 2015, υπολείπεται του 15% με βάση τα στοιχεία του έτους 2016, ενώ το έτος 2017 δεν υπήρξε ταυτόχρονη δραστηριοποίηση των μερών.

Όπως προκύπτει από το Παράρτημα 10, οι ανωτέρω παρατηρήσεις ισχύουν εν πολλοίς και για τη μεταφορά ΙΧ οχημάτων [βλ. και κατωτέρω υπό ΣΤ 2.2]²⁸².

190. Ενόψει των διαπιστούμενων ανωτέρω μεταβολών, επηρεαζόμενες αγορές θεωρούνται όλες οι κοινές διαδρομές των μερών και συγκεκριμένα εκείνες που αφορούν στη διασύνδεση μεταξύ των ακόλουθων περιοχών/νησιών: Αττική, Αμοργός, Θήρα, Ίος, Κουφονήσια, Μύκονος, Μυτιλήνη, Νάξος, Πάρος, Πάτμος, Σύρος, Τήνος, Χίος και Σάμος, στο σύνολό τους 61.

Ε.5.2. Επηρεαζόμενες αγορές φορτηγών (οριοθέτηση Π&Π)

191. Όπως προκύπτει από το Παράρτημα 11²⁸³, τα κοινά δρομολόγια των μερών ανέρχονται συνολικά σε 55 για τη διετία 2016-2017 και είναι υποσύνολο των ανωτέρω 61 επηρεαζόμενων αγορών²⁸⁴. Σε 47 εξ αυτών το άθροισμα των μεριδίων αγοράς των μερών, με βάση τόσο τα στοιχεία του έτους 2016 όσο και εκείνα του έτους 2017²⁸⁵ υπερβαίνει το 15%, ενώ για τα υπόλοιπα η υπέρβαση αφορά μόνο στο ένα εκ των δύο ετών [βλ. και κατωτέρω υπό ΣΤ 2.3]. Ενόψει των διαπιστούμενων ανωτέρω μεταβολών, επηρεαζόμενες αγορές θεωρούνται όλες οι κοινές διαδρομές των μερών, στο σύνολό τους 55.

ΣΤ. ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΜΕΡΙΔΙΑ ΑΓΟΡΑΣ ΣΤΙΣ ΕΠΗΡΕΑΖΟΜΕΝΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΣΤ.1. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

192. Σύμφωνα με τη μελέτη της [...], η ελληνική επιβατηγός ναυτιλία περιλαμβάνει τις ακτοπλοϊκές γραμμές εσωτερικού, τις πορθμειακές γραμμές²⁸⁶ και τις διεθνείς ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες²⁸⁷. Η αγορά της ακτοπλοΐας εσωτερικού εκτιμάται σε €580 εκατ. το 2015 και €590 εκατ. το 2016 καταγράφοντας ελαφρά αύξηση κατά 1,7%. Ηγετική θέση, βάσει κύκλου εργασιών (κ.ε.)²⁸⁸, όπως προκύπτει από τα δημοσιευμένα οικονομικά στοιχεία των εταιριών, κατέχει στην αγορά της ακτοπλοΐας η ΑΤΤΙΚΑ με 198 εκ. ευρώ, ακολουθούμενη από τη ΗΣΥ με κ.ε. 132 εκ. ευρώ. Σύμφωνα με τη μελέτη, [...]:

[...]

²⁸¹ Μύκονος – Τήνος.

²⁸² Διαφοροποίηση παρουσιάζεται μόνο στα δρομολόγια α) Τήνος – Αττική, όπου το αθροιστικό μερίδιο των μερών υπερβαίνει το 15% μόνο το έτος 2016 και β) Μύκονος – Τήνος, όπου το μερίδιο υπολείπεται του 15% και το έτος 2015.

²⁸³ Η περίοδος 2017 αφορά στους μήνες Ιανουάριο – Αύγουστο.

²⁸⁴ Τα έξι (6) δρομολόγια που εξετάζονται στη μεταφορά επιβατών και Ι.Χ. αλλά όχι στη μεταφορά φορτηγών αφορούν στις ακόλουθες διασυνδέσεις: Νάξος – Πάτμος, Πάρος – Πάτμος, Αττική – Τήνος, Τήνος – Αττική, Μύκονος – Τήνος και Τήνος – Μύκονος.

²⁸⁵ Τα στοιχεία του έτους 2017 αφορούν στους μήνες Ιανουάριο – Αύγουστο.

²⁸⁶ 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.

²⁸⁷ Πρόκειται για τη γραμμή Ελλάδας – Ιταλίας

²⁸⁸ Πρόκειται για το σύνολο του κύκλου εργασιών των επιχειρήσεων, το οποίο περιλαμβάνει και έσοδα από υπηρεσίες που δεν επηρεάζονται από την υπό εξέταση συγκέντρωση. Η μελέτη [...] δεν παρέχει αναλυτικά στοιχεία (κύκλους εργασιών) για τις σχετικές με την υπό κρίση συγκέντρωση αγορές που διακρίνονται ανάλογα με το αντικείμενο μεταφοράς.

193. Σύμφωνα με τα στοιχεία που συνέλλεξε η Υπηρεσία κατά την έρευνά της²⁸⁹, η αξία των εισιτηρίων (επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών) της ΑΤΤΙΚΑ για το έτος 2015 ήταν [...] εκ. ευρώ και της ΗΣW ήταν [...] εκ. ευρώ, ακολουθούμενες από την ΑΝΕΚ και τη ΜΙΝΟΑΝ, οι οποίες πέτυχαν έσοδα από εισιτήρια [...] και [...] εκ. ευρώ αντίστοιχα, ενώ τα έσοδα των υπολοίπων εταιριών δεν ξεπέρασαν τα [...] εκ. ευρώ [βλ. Παραρτήματα 12 και 13 με την αξία εισιτηρίων ανά εταιρία για 25 εταιρίες που δραστηριοποιούνται στο Αιγαίο και ανταγωνίζονται τις συμμετέχουσες σε ένα ή περισσότερα δρομολόγια (βάσει οριοθέτησης Π&Π)]. Αντίστοιχη εικόνα παρουσιάζουν τα στοιχεία και κατά το 2016. Οι μεγαλύτερες εταιρίες του κλάδου βάσει στοιχείων αξίας είναι οι ακόλουθες:

Αξία εισιτηρίων 2015 -2016 (επιβατών, ΙΧ. οχημάτων και φορτηγών) – έρευνα ΓΔΑ		
ΕΤΑΙΡΙΑ	Αξία Εισιτηρίων 2015 (€)	Αξία Εισιτηρίων 2016 (€)
ΑΤΤΙΚΑ	[...]	[...]
ΗΣW	[...]	[...]
ΑΝΕΚ	[...]	[...]
ΜΙΝΟΑΝ	[...]	[...]
SEA JETS	[...]	[...]
FAST FERRIES	[...]	[...]
Πηγή: Έρευνα ΓΔΑ		

194. Βάσει στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ. ο συνολικός αριθμός επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών που διακινήθηκαν με πλοία στην ελληνική ακτοπλοΐα²⁹⁰ ανέρχεται σε περίπου 16,5 εκ. για το έτος 2015 και 17,1 εκ. για το έτος 2016. Βάσει των προσκομισθέντων από τις εταιρίες στοιχείων, η ΑΤΤΙΚΑ αποτελεί τη μεγαλύτερη εταιρία στην ελληνική ακτοπλοΐα, βάσει του αριθμού εισιτηρίων, ακολουθούμενη από τη ΗΣW, ενώ με μεγάλη διαφορά εισιτηρίων ακολουθούν οι Κοινοπραξία Saronic Ferries, ΑΝΕΚ, FAST FERRIES και ΜΙΝΟΑΝ. Αναλυτικότερα, το μερίδιο αγοράς της ΑΤΤΙΚΑ στη διακίνηση επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών στο σύνολο της ελληνικής ακτοπλοΐας ανέρχεται σε [25-35]% και [25-35]% αντίστοιχα και της ΗΣW ανέρχεται σε [15-25]% και για τα δύο έτη, ενώ καμία άλλη εταιρία του κλάδου δεν έχει μερίδιο άνω του [5-10]% [βλ. Παραρτήματα 12 και 13 με τον αριθμό των εισιτηρίων και τα μερίδια αγοράς 25 εταιριών]. Οι μεγαλύτερες εταιρίες του κλάδου βάσει στοιχείων όγκου²⁹¹ είναι οι ακόλουθες:

²⁸⁹ Πρόκειται για στοιχεία εσόδων από τη δραστηριοποίηση στις σχετικές αγορές, ήτοι από πωλήσεις εισιτηρίων και μόνο, διακριτά ανά σχετική αγορά (επιβάτες, ΙΧ οχήματα, φορτηγά).

²⁹⁰ Περιλαμβάνεται το σύνολο των προορισμών της ελληνικής ακτοπλοΐας, εξαιρουμένων των πορθμείων. Στα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. δεν γίνεται διάκριση μεταξύ διακίνησης με ταχύπλοα και με κλασσικού/συμβατικού τύπου πλοία.

²⁹¹ Λαμβάνοντας υπόψη τη φύση των σχετικών υπηρεσιών, την παλαιότερη πρακτική της Επιτροπής Ανταγωνισμού (βλ. ενδεικτικά αποφάσεις ΕΑ 227/III/2003, 355/V/2007, 427/V/2009), την καταγραφή από την [...] και την ΕΛ.ΣΤΑΤ. των σχετικών στοιχείων δραστηριοποίησης στις σχετικές αγορές των επιβατών, ΙΧ. οχημάτων και φορτηγών σε όγκο και όχι σε αξία, και τις δυσχέρειες συγκέντρωσης την Υπηρεσία της αξίας των πωλήσεων εισιτηρίων από όλες τις εταιρίες του κλάδου για την τελευταία τριετία, διακριτά ανά σχετική αγορά, προκειμένου να εξαχθεί το ακριβές συνολικό μέγεθός τους, προκρίθηκε για τους σκοπούς της παρούσας ο κατ'

Αριθμός συνολικών εισιτηρίων (επιβατών - ΙΧ οχημάτων - φορτηγών) και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΙΑ	2015		2016	
	Εισιτήρια	Μ. Αγ.	Εισιτήρια	Μ. Αγ.
ATTICA	[...]	[25-35]%	[...]	[25-35]%
HSW	[...]	[15-25]%	[...]	[15-25]%
<i>Άθροισμα ATTICA & HSW</i>	[...]	<i>[45-55]%</i>	[...]	<i>[45-55]%</i>
KOIN/ΞΙΑ SARONIC FERRIES	[...]	[5-10]%	[...]	[5-10]%
ANEK	[...]	[5-10]%	[...]	[5-10]%
FAST FERRIES	[...]	[5-10]%	[...]	[5-10]%
MINOAN	[...]	[5-10]%	[...]	[0-5]%
ΛΟΙΠΟΙ	[...]	[25-35]%	[...]	[25-35]%
ΣΥΝΟΛΟ (πηγή: ΕΛΣΤΑΤ)	16.533.967	100%	17.115.514	100%

ΣΤ.1.1. Αγορά παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς προσώπων (επιβατών) στην ελληνική ακτοπλοΐα

195. Βάσει των στοιχείων της ΕΛ.ΣΤΑΤ, ο συνολικός αριθμός επιβατών που διακινήθηκαν με πλοία στην ελληνική ακτοπλοΐα²⁹² ανέρχεται σε περίπου 14,3 εκ. για το έτος 2015 και 14,5 εκ. για το έτος 2016. Βάσει των προσκομισθέντων από τις εταιρίες στοιχείων, η ATTICA αποτελεί τη μεγαλύτερη εταιρία στην ελληνική ακτοπλοΐα, βάσει του αριθμού εισιτηρίων επιβατών, ακολουθούμενη από τη HSW, ενώ με μεγάλη διαφορά εισιτηρίων ακολουθούν οι Κοινοπραξία Saronic Ferries, FAST FERRIES, ANEK, MINOAN και οι εταιρίες ομίλου SEAJETS. Αναλυτικότερα, το μερίδιο αγοράς της ATTICA στη διακίνηση επιβατών στο σύνολο της ελληνικής ακτοπλοΐας ανέρχεται σε 29% κατά το έτος 2015 και 25% κατά το έτος 2016 αντίστοιχα και της HSW ανέρχεται σε [15-25]% και για τα δύο έτη, ενώ καμία άλλη εταιρία του κλάδου δεν έχει μερίδιο άνω του [5-10]% [βλ. Παραρτήματα 12 και 13 με τον αριθμό των εισιτηρίων επιβατών και τα μερίδια αγοράς 25 εταιριών]. Οι μεγαλύτερες εταιρίες του κλάδου βάσει στοιχείων όγκου είναι οι ακόλουθες:

Αριθμός εισιτηρίων επιβατών και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΙΑ	2015		2016	
	Εισιτήρια	Μ. Αγ.	Εισιτήρια	Μ. Αγ.
ATTICA	[...]	[25-35]%	[...]	[25-35]%
HSW	[...]	[15-25]%	[...]	[15-25]%
<i>Άθροισμα ATTICA & HSW</i>	[...]	<i>[45-55]%</i>	[...]	<i>[45-55]%</i>

όγκο υπολογισμός (αριθμός εισιτηρίων ανά σχετική αγορά) για την αποτύπωση της δύναμης της εκάστοτε εταιρίας εντός των σχετικών αγορών.

²⁹² Περιλαμβάνεται το σύνολο των προορισμών της ελληνικής ακτοπλοΐας, εξαιρουμένων των πορθμείων. Στα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. δεν γίνεται διάκριση μεταξύ διακίνησης με ταχύπλοα και με κλασσικού/συμβατικού τύπου πλοία.

KOIN/ΞΙΑ SARONIC FERRIES	[...]	[5-10]%	[...]	[5-10]%
FAST FERRIES	[...]	[5-10]%	[...]	[5-10]%
ANEK	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%
MINOAN	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%
SEA JETS	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%
ΛΟΙΠΟΙ	[...]	[15-25]%	[...]	[25-35]%
ΣΥΝΟΛΟ (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ)	14.288.008	100%	14.543.183	100%

ΣΤ.1.2. Αγορά παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς ΙΧ οχημάτων στην ελληνική ακτοπλοΐα

196. Βάσει των στοιχείων της ΕΛ.ΣΤΑΤ, ο συνολικός αριθμός ΙΧ οχημάτων²⁹³ που διακινήθηκαν με πλοία στην ελληνική ακτοπλοΐα ανέρχεται σε περίπου 1,8 εκ. για το έτος 2015 και 2 εκ. για το έτος 2016. Το μερίδιο αγοράς της ΑΤΤΙΚΑ στη διακίνηση ΙΧ οχημάτων στο σύνολο της ελληνικής ακτοπλοΐας ανέρχεται σε [25-35]% και [25-35]% αντίστοιχα και της ΗΣW ανέρχεται σε [10-15]% και [15-25]%, ενώ καμία άλλη εταιρία του κλάδου δεν έχει μερίδιο άνω του [5-10]% [βλ. Παραρτήματα 12 και 13 με τον αριθμό των εισιτηρίων οχημάτων και τα μερίδια αγοράς 25 εταιριών]. Οι μεγαλύτερες εταιρίες του κλάδου βάσει στοιχείων όγκου είναι οι ακόλουθες:

Αριθμός εισιτηρίων ΙΧ οχημάτων και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΙΑ	2015		2016	
	Εισιτήρια	Μ. Αγ.	Εισιτήρια	Μ. Αγ.
ΑΤΤΙΚΑ	[...]	[25-35]%	[...]	[25-35]%
ΗΣW	[...]	[10-15]%	[...]	[15-25]%
<i>Άθροισμα ΑΤΤΙΚΑ & ΗΣW</i>	[...]	<i>[35-45]%</i>	[...]	<i>[35-45]%</i>
ΑΝΕΚ	[...]	[5-10]%	[...]	[5-10]%
KOIN/ΞΙΑ SARONIC FERRIES	[...]	[5-10]%	[...]	[5-10]%
MINOAN	[...]	[5-10]%	[...]	[5-10]%
FAST FERRIES	[...]	[5-10]%	[...]	[5-10]%
ΛΟΙΠΟΙ	[...]	[25-35]%	[...]	[25-35]%
ΣΥΝΟΛΟ (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ)	1.793.435	100%	2.025.023	100%

²⁹³ Περιλαμβάνεται το σύνολο των προορισμών της ελληνικής ακτοπλοΐας, εξαιρουμένων των πορθμείων. Από το σύνολο των «κινητών μονάδων» που παρουσιάζονται στην ΕΛ.ΣΤΑΤ. στην παρούσα ανάλυση αθροίζονται μόνο τα Ι.Χ. και τα δίκυκλα, ενώ εξαιρούνται τα «αυτοκίνητα εμπορίου εισαγ.εξαγ.» τα οποία ανέρχονται σε 6,5 χιλ. περίπου.

ΣΤ.1.3. Αγορά παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών στην ελληνική ακτοπλοΐα

197. Βάσει των στοιχείων της ΕΛ.ΣΤΑΤ, ο συνολικός αριθμός φορτηγών οχημάτων²⁹⁴ που διακινήθηκαν με πλοία στην ελληνική ακτοπλοΐα ανέρχεται σε περίπου 453 χιλ. για το έτος 2015 και 547 χιλ. για το έτος 2016. Το μερίδιο αγοράς της ΑΤΤΙΚΑ στη διακίνηση φορτηγών οχημάτων στο σύνολο της ελληνικής ακτοπλοΐας ανέρχεται σε [35-45]% και [35-45]% αντίστοιχα και της ΗΣΩ ανέρχεται σε [10-15]% και [10-15]% αντίστοιχα. Από τις λοιπές εταιρίες, ισχυρή εμφανίζεται η ΑΝΕΚ με μερίδα αγοράς [15-25]% και [10-15]% αντίστοιχα και η ΜΙΝΟΑΝ με μερίδια [10-15]% και [10-15]% αντίστοιχα, ενώ καμία άλλη εταιρία του κλάδου δεν εμφανίζει μερίδιο μεγαλύτερο του [0-5]% [βλ. Παραρτήματα 12 και 13 με τον αριθμό των εισιτηρίων οχημάτων και τα μερίδια αγοράς 25 εταιριών]. Οι μεγαλύτερες εταιρίες του κλάδου βάσει στοιχείων όγκου είναι οι ακόλουθες:

Αριθμός εισιτηρίων Φορτηγών και μερίδια αγοράς				
ΕΤΑΙΡΙΑ	2015		2016	
	Εισιτήρια	Μ. Αγ.	Εισιτήρια	Μ. Αγ.
ΑΤΤΙΚΑ	[...]	[35-45]%	[...]	[35-45]%
ΗΣΩ	[...]	[10-15]%	[...]	[10-15]%
<i>Άθροισμα ΑΤΤΙΚΑ & ΗΣΩ</i>	[...]	<i>[45-55]%</i>	[...]	<i>[45-55]%</i>
ΑΝΕΚ	[...]	[15-25]%	[...]	[10-15]%
ΚΟΙΝ/ΣΙΑ SARONIC FERRIES	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%
ΜΙΝΟΑΝ	[...]	[10-15]%	[...]	[10-15]%
FAST FERRIES	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%
ΛΟΙΠΟΙ	[...]	[10-15]%	[...]	[15-25]%
ΣΥΝΟΛΟ (πηγή: ΕΛΣΤΑΤ)	452.524	100%	547.308	100%

ΣΤ.1.4. Δείκτης ΗΗΙ

198. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται εκτίμηση για το δείκτη συγκέντρωσης *Herfindahl-Hirschman* (ΗΗΙ) [βλ. ανωτέρω υπό παρ. 17] πριν και μετά την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης, βάσει στοιχείων έτους 2016 για τις αγορές των επιβατών, Ι.Χ οχημάτων και φορτηγών αντίστοιχα. Ο δείκτης συγκέντρωσης ΗΗΙ υπολογιζόμενος για τις εικοσιπέντε εταιρίες του κλάδου (όπως παρουσιάζονται στο Παράρτημα 2), καθώς και για το σύνολο των μικρότερων εταιριών²⁹⁵ κυμαίνεται μεταξύ 1000 και 2000 μονάδων και για τις τρεις αγορές, ενώ η μεταβολή του (δέλτα), μετά τη συγκέντρωση κυμαίνεται περίπου από 780 έως 1070 μονάδες.

²⁹⁴ Περιλαμβάνεται το σύνολο των προορισμών της ελληνικής ακτοπλοΐας, εξαιρουμένων των πορθμείων. Στην ΕΛ.ΣΤΑΤ. αναφέρονται ως «κινητές μονάδες» και περιλαμβάνουν Ι.Χ., δίκυκλα, φορτηγά, λεωφορεία κλπ. Εξαιρούνται τα «αυτοκίνητα εμπορίου εισαγ.εξαγ.» τα οποία ανέρχονται σε 6,5 χιλ. περίπου.

²⁹⁵ Ο αριθμός των λοιπών εταιριών εκτιμήθηκε βάσει αιτήσεων δρομολόγησης 2017 (εξαιρουμένων των δρομολογίων Πέραμα – Παλούκια και Κεραμωτή - Θάσος), ενώ ο δείκτης ΗΗΙ υπολογίστηκε με την υπόθεση ότι κάθε μια από τις εν λόγω μικρές εταιρίες έχει το ίδιο μερίδιο αγοράς.

2016	Δείκτης ΗΗΙ Αγορά Επιβατών	Δείκτης ΗΗΙ Αγορά ΙΧ Οχημάτων	Δείκτης ΗΗΙ Αγορά Φορτηγών
Προ της συγκέντρωσης	1.271	1.129	1.789
Μετά τη συγκέντρωση	2.349	1.913	2.596
Μεταβολή (Δ)	1.077	784	807

ΣΤ.2. ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΕΠΗΡΕΑΖΟΜΕΝΕΣ ΑΓΟΡΕΣ (ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ Π&Π)

199. Στο σύνολο των επηρεαζόμενων αγορών (61 για τη μεταφορά επιβατών και οχημάτων και 55 για τη μεταφορά φορτηγών) διακινήθηκαν κατά το έτος 2016 4,9 εκ. επιβάτες, 605 χιλ. ΙΧ οχήματα και 126 χιλ. φορτηγά, ήτοι 33%, 30% και 23% αντίστοιχα της συνολικής κίνησης της ελληνικής ακτοπλοΐας, βάσει των προαναφερθέντων στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ. Τα 61 δρομολόγια παρουσιάζονται αναλυτικά σε φθίνουσα κατάταξη βάσει κίνησης στα Παραρτήματα 14, 15 και 16.

ΣΤ.2.1. Αγορά παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς προσώπων (επιβατών)²⁹⁶

200. Τα μερίδια αγοράς της ενιαίας οντότητας καθώς και καθενός από τους ανταγωνιστές της ανά επηρεαζόμενη αγορά παρουσιάζονται αναλυτικά στο Παράρτημα 9. Στον κατωτέρω πίνακα παρουσιάζονται συνοπτικά τα μερίδια αγοράς της νέας οντότητας ανά γεωγραφική περιοχή, όπου αναφέρεται το εύρος του μεριδίου αγοράς, ήτοι το μερίδιο αγοράς στο δρομολόγιο της περιοχής με το χαμηλότερο μερίδιο («από») καθώς και το μερίδιο αγοράς στο δρομολόγιο της περιοχής με το υψηλότερο μερίδιο («έως»).

Μερίδια αγοράς ενιαίας οντότητας στη μεταφορά επιβατών ανά δρομολόγιο							
Περιοχή	Αριθμός Εξεταζόμενων Δρομολογίων	2015		2016		2017	
		Από	Έως	Από	Έως	Από	Έως
Βόρειο Αιγαίο - Από/προς Αττική	6	100%		100%		100%	
Βόρειο Αιγαίο - Ενδονησιωτικό	2	100%		100%		100%	
Πάτμος - Από /προς Αττική	2	100%		100%		100%	
Πάτμος - Ενδονησιωτικό (με Παροναξία)	2	*	*	*	*	100%	
Κυκλάδες (εκτός Τήνου/Μυκόνου) - Από/προς Αττική	14	[75-85]%	[95-100]%	[75-85]%	100%	[65-75]%	100%
Κυκλάδες (εκτός Τήνου/Μυκόνου) – Ενδονησιωτικό	29	[45-55]%	100%	[35-45]%	100%	[25-35]%	100%
Τήνος/Μύκονος - Από/προς Αττική	4	[15-25]%	[35-45]%	[15-25]%	[35-45]%	[5-10]%	[25-35]%
Τήνος/Μύκονος - Ενδονησιωτικό	2	[15-25]%	[25-35]%	[5-10]%	[15-25]%	*	*

201. Αναλυτικότερα:

²⁹⁶ Ο αριθμός των εξεταζόμενων αγορών είναι 61. Ο αριθμός των κοινών δρομολογίων ανέρχεται σε 47 για το έτος 2015, 55 για το έτος 2016 και 58 για το έτος 2017. Ο υπολογισμός των μεριδίων αγοράς βασίζεται στα προσκομισθέντα από τις ακτοπλοϊκές εταιρίες στοιχεία.

(α) *Β. Αιγαίο*: Σε όλα τα δρομολόγια μεταξύ Αττικής και των νησιών Σάμος, Χίος και Μυτιλήνη, το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των δύο μερών είναι 100% και για τα τρία έτη²⁹⁷, καθώς καμία άλλη εταιρία δεν δραστηριοποιείται στις εν λόγω διαδρομές. Το ίδιο ισχύει και για τα ενδονησιωτικά δρομολόγια, Μυτιλήνη – Χίος και Χίος – Μυτιλήνη.

(β) *Πάτμος*: Για τα δρομολόγια μεταξύ Αττικής και Πάτμου, το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των δύο μερών είναι 100% και για τα τρία έτη, καθώς καμία άλλη εταιρία δεν δραστηριοποιείται στις εν λόγω διαδρομές. Το ίδιο ισχύει και για τα ενδονησιωτικά δρομολόγια Νάξος – Πάτμος και Πάρος – Πάτμος²⁹⁸ για το έτος 2017, καθώς εκτελούνται μόνο από τις δύο συμμετέχουσες στη συγκέντρωση εταιρίες.

(γ) *Κυκλάδες (εξαιρουμένων Τήνου/Μυκόνου)*:

(i) *Δρομολόγια από και προς Αττική*: Για τα νησιά Αμοργός, Θήρα, Ίος, Κουφονήσια, Νάξος, Πάρος, Σύρος, το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των μερών ανέρχεται σε άνω του 75% σε όλα τα δρομολόγια από και προς Αττική και για τα τρία έτη²⁹⁹, με εξαίρεση τα δρομολόγια Θήρα και Ίος προς Αττική στα οποία οι συμμετέχουσες έχουν οριακά χαμηλότερα αθροιστικά μερίδια (ύψους [65-75]% και [65-75]% αντίστοιχα).

(ii) *Ενδονησιωτικά δρομολόγια*: Το μερίδιο παρουσιάζει διακυμάνσεις με εύρος [45-55]% - 100% το 2015, [35-45]% - 100% το 2016 και [25-35]% - 100% το 2017. Πιο συγκεκριμένα:

- Για το έτος 2015³⁰⁰, το αθροιστικό μερίδιο των μερών ανέρχεται σε άνω του 65%³⁰¹ για όλα τα δρομολόγια, με εξαίρεση τα δρομολόγια Θήρα – Ίος και Ίος - Θήρα (ποσοστά [45-55]% και [55-65]% αντίστοιχα).
- Για το έτος 2016³⁰², το αθροιστικό μερίδιο των μερών ανέρχεται σε άνω του 75%³⁰³ για δεκαοκτώ (18) δρομολόγια³⁰⁴, μεταξύ 55% και 65% για πέντε (5) δρομολόγια³⁰⁵, ενώ για τα υπόλοιπα τέσσερα (4)³⁰⁶ το αθροιστικό μερίδιο διαμορφώνεται χαμηλότερα, με ελάχιστο το [35-45]% και μέγιστο το [45-55]%.
- Για το έτος 2017³⁰⁷, το αθροιστικό μερίδιο των μερών ανέρχεται σε άνω του 65% για δεκαεπτά (17) δρομολόγια³⁰⁸, μεταξύ 55% και 65% για πέντε (5) δρομολόγια³⁰⁹, ενώ

²⁹⁷ Εξαίρεση αποτελεί η Σάμος το έτος 2016, καθώς η ΑΤΤΙΚΑ δεν την προσέγγιζε το εν λόγω έτος.

²⁹⁸ Πρόκειται για τμήματα κυκλικού δρομολογίου. Τα εν λόγω δρομολόγια δεν εκτελούνταν από καμία από τις δύο συμμετέχουσες το 2015, ενώ το 2016 σε αυτά δραστηριοποιούνταν μόνο η ΗΣW. Όπως προκύπτει από τα Παραρτήματα 14 και 15, στα εν λόγω δρομολόγια, ο όγκος των διακινούμενων επιβατών και Ι.Χ. οχημάτων είναι ιδιαίτερα μικρός (στοιχεία έτους 2017), ενώ κατά δήλωση της ΑΤΤΙΚΑ, η ίδια πραγματοποίησε μόλις [...] δρομολόγια, διακινώντας πολύ μικρό αριθμό επιβατών, Ι.Χ. οχημάτων και [...] (υπ.αριθ.πρωτ. 7222/07.12.2017 & 7664/21.12.2017), ενώ μόλις [...] διακινήθηκε από τη ΗΣW (υπ.αριθ.πρωτ. 7673/21.12.20107).

²⁹⁹ Εξαίρεση αποτελούν τα δρομολόγια από/προς Αμοργό το 2015, καθώς δεν δραστηριοποιούνται και οι δύο εταιρίες.

³⁰⁰ Το έτος 2015 τα κοινά δρομολόγια των εταιριών ανέρχονταν σε 19.

³⁰¹ Στα δρομολόγια Θήρα – Νάξος, Σύρος – Τήνος καθώς και στις αντίστροφες διαδρομές τους, το μερίδιο της ΗΣW ήταν κάτω του 5%.

³⁰² Το έτος 2016 τα κοινά δρομολόγια των εταιριών ανέρχονται σε 27.

³⁰³ Στο δρομολόγιο Τήνος – Σύρος, το μερίδιο της ΗΣW ήταν κάτω του 5%.

³⁰⁴ Συγκεκριμένα τα Αμοργός-Νάξος, Αμοργός-Πάρος, Θήρα-Πάρος, Ίος-Πάρος, Κουφονήσια-Πάρος, Μύκονος-Σύρος, Νάξος-Πάρος, Πάρος-Αμοργός, Πάρος-Θήρα, Πάρος-Ίος, Πάρος-Κουφονήσια, Πάρος-Νάξος, Σύρος-Ίος, Σύρος-Μύκονος, Σύρος-Νάξος, Σύρος-Πάρος, Σύρος-Τήνος και Τήνος-Σύρος.

³⁰⁵ Συγκεκριμένα τα Θήρα-Ίος, Ίος-Θήρα, Κουφονήσια-Νάξος, Νάξος-Αμοργός και Νάξος-Κουφονήσια.

³⁰⁶ Συγκεκριμένα τα Αμοργός-Κουφονήσια, Ίος-Νάξος, Κουφονήσια-Αμοργός και Νάξος-Ίος.

³⁰⁷ Το έτος 2017 τα κοινά δρομολόγια των εταιριών ανέρχονται σε 29.

³⁰⁸ Συγκεκριμένα τα Αμοργός-Νάξος, Αμοργός-Πάρος, Θήρα-Πάρος, Θήρα-Νάξος, Ίος-Πάρος, Κουφονήσια-Πάρος, Μύκονος-Σύρος, Νάξος-Θήρα, Νάξος-Πάρος, Πάρος-Αμοργός, Πάρος-Κουφονήσια, Πάρος-Θήρα, Πάρος-Νάξος, Σύρος-Μύκονος, Σύρος-Νάξος, Σύρος-Τήνος και Τήνος-Σύρος.

για τα υπόλοιπα επτά (7)³¹⁰ το αθροιστικό μερίδιο διαμορφώνεται χαμηλότερα με ελάχιστο το [25-35]% και μέγιστο το [45-55]%.

(δ) Τήνος / Μύκονος:

(i) Για τα δρομολόγια Αττική-Τήνος και Τήνος-Αττική, το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των μερών ανέρχεται σε κάτω του [15-25]% και για τα τρία έτη³¹¹. Οι εταιρίες FAST FERRIES, GOLDEN και SEAJETS έχουν ισχυρή παρουσία στις εν λόγω διαδρομές.

(ii) Για τα δρομολόγια Αττική-Μύκονος και Μύκονος-Αττική, το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των μερών ανέρχεται σε κάτω του [35-45]% και για τα τρία έτη. Οι εταιρίες FAST FERRIES, GOLDEN και SEAJETS έχουν ισχυρή παρουσία στις εν λόγω διαδρομές.

(iii) *Ενδονησιωτικά δρομολόγια:* Για τα δρομολόγια μεταξύ Μυκόνου και Τήνου, για τη διετία 2015-2016³¹², το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των μερών ανέρχεται σε κάτω του [25-35]%, με την εταιρία FAST FERRIES να εμφανίζει τα υψηλότερα μερίδια.

ΣΤ.2.2. Αγορά παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς ΙΧ οχημάτων³¹³

202. Τα αθροιστικά μερίδια αγοράς στη μεταφορά ΙΧ οχημάτων της ενιαίας οντότητας καθώς και καθενός από τους ανταγωνιστές³¹⁴ της ανά επηρεαζόμενη αγορά παρουσιάζονται αναλυτικά στο Παράρτημα 10. Στον κατωτέρω πίνακα παρουσιάζονται συνοπτικά τα μερίδια αγοράς της ενιαίας οντότητας ανά γεωγραφική περιοχή, όπου αναφέρεται το εύρος του μεριδίου αγοράς, ήτοι το μερίδιο αγοράς στο δρομολόγιο της περιοχής με το χαμηλότερο μερίδιο («από») καθώς και το μερίδιο αγοράς στο δρομολόγιο της περιοχής με το υψηλότερο μερίδιο («έως»).

Μερίδια αγοράς ενιαίας οντότητας στη μεταφορά ΙΧ οχημάτων ανά δρομολόγιο							
Περιοχή	Αριθμός Εξεταζόμενων Δρομολογίων	2015		2016		2017	
		Από	Έως	Από	Έως	Από	Έως
Βόρειο Αιγαίο - Από/προς Αττική	6	100%		100%		100%	
Βόρειο Αιγαίο – Ενδονησιωτικό	2	100%		100%		100%	
Πάτμος - Από /προς Αττική	2	100%		100%		100%	
Πάτμος - Ενδονησιωτικό (με Παροναξία)	2	*	*	*	*	100%	
Κυκλάδες (εκτός Τήνου/Μυκόνου) - Από/προς Αττική	14	[85-95]%	[95-100]%	[75-85]%	100%	[75-85]%	100%

³⁰⁹ Συγκεκριμένα τα Κουφονήσια-Νάξος, Νάξος-Αμοργός, Νάξος-Κουφονήσια, Σύρος-Ίος και Σύρος-Πάρος.

³¹⁰ Συγκεκριμένα τα Αμοργός-Κουφονήσια, Θήρα-Ίος, Ίος-Θήρα, Ίος-Νάξος, Κουφονήσια-Αμοργός, Νάξος-Ίος και Πάρος-Ίος.

³¹¹ Εξαίρεση αποτελεί το δρομολόγιο από Αττική προς Τήνο το 2017, καθώς δεν δραστηριοποιούνται και οι δύο εταιρίες. Το μερίδιο της HSW το 2015 και το 2017 (Τήνος – Αττική) είναι κάτω του 5%.

³¹² Στα εν λόγω δρομολόγια δεν δραστηριοποιούνται και οι δύο εταιρίες το έτος 2017. Βάσει μεριδίων 2016, στο δρομολόγιο Μύκονος – Τήνος έχουν αθροιστικό μερίδιο κάτω του 15%, οπότε δεν θεωρείται επηρεαζόμενη αγορά. Ωστόσο, δεν εξαιρέθηκε από τις υπό εξέταση αγορές για λόγους πληρότητας, καθώς στο αντίστροφο δρομολόγιο Τήνος – Μύκονος έχουν αθροιστικό μερίδιο άνω του 15%. Στο δρομολόγιο Μύκονος-Τήνος, το μερίδιο της HSW το 2016 είναι κάτω του 5%.

³¹³ Ο αριθμός των εξεταζόμενων αγορών είναι 61. Ο αριθμός των κοινών δρομολογίων ανέρχεται σε 47 για το έτος 2015, 55 για το έτος 2016 και 58 για το έτος 2017. Ο υπολογισμός των μεριδίων αγοράς βασίζεται στα προσκομισθέντα από τις ακτοπλοϊκές εταιρίες στοιχεία.

³¹⁴ Τυχόν μεταφορά Ι.Χ. οχημάτων από εταιρίες Ro-Ro δεν περιλαμβάνεται στην εν λόγω ανάλυση. Βλ. και ενότητα Ε.2.2. περί της δραστηριότητας των Ro-Ro.

Κυκλάδες (εκτός Τήνου/Μυκόνου) – Ενδονησιωτικό	29	[45-55]%	100%	[45-55]%	100%	[35-45]%	100%
Τήνος/Μύκονος - Από/προς Αττική	4	[5-10]%	[35-45]%	[15-25]%	[25-35]%	[0-5]%	[15-25]%
Τήνος/Μύκονος – Ενδονησιωτικό	2	[10-15]%	[15-25]%	[10-15]%	[15-25]%	*	*

203. Αναλυτικότερα:

(α) *Β. Αιγαίο*: Σε όλα τα δρομολόγια μεταξύ Αττικής και των νησιών Σάμος, Χίος και Μυτιλήνη, το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των δύο μερών είναι 100% και για τα τρία έτη³¹⁵, καθώς καμία άλλη εταιρία δεν δραστηριοποιείται στις εν λόγω διαδρομές. Το ίδιο ισχύει και για τα ενδονησιωτικά δρομολόγια, Μυτιλήνη – Χίος και Χίος – Μυτιλήνη.

(β) *Πάτμος*: Για τα δρομολόγια μεταξύ Αττικής και Πάτμου, το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των δύο μερών είναι 100% και για τα τρία έτη, καθώς καμία άλλη εταιρία δεν δραστηριοποιείται στις εν λόγω διαδρομές. Το ίδιο ισχύει και για τα ενδονησιωτικά δρομολόγια Νάξος – Πάτμος και Πάρος – Πάτμος³¹⁶ για το έτος 2017, καθώς εκτελούνται μόνο από τις δύο συμμετέχουσες στη συγκέντρωση εταιρίες.

(γ) *Κυκλάδες (εξαιρουμένων Τήνου/Μυκόνου)*:

(i) *Δρομολόγια από και προς Αττική*: Για τα ακόλουθα επτά (7) νησιά (Αμοργός, Θήρα, Ίος, Κουφονήσια, Νάξος, Πάρος, Σύρος), το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των μερών ανέρχεται σε άνω του 75% σε όλα τα δρομολόγια από και προς Αττική και για τα τρία έτη³¹⁷.

(ii) *Ενδονησιωτικά δρομολόγια*: Το μερίδιο παρουσιάζει διακυμάνσεις με εύρος [45-55]%-100% για τη διετία 2015-2016 και [35-45]%-100% το 2017. Πιο συγκεκριμένα:

- Για το έτος 2015³¹⁸, το αθροιστικό μερίδιο των μερών ανέρχεται σε άνω του 75%³¹⁹ για όλα τα δρομολόγια, με εξαίρεση το δρομολόγιο Θήρα – Ίος και το αντίστροφο (με ποσοστά [45-55]% και [65-75]% αντίστοιχα), καθώς και το Ίος – Νάξος που διαμορφώνεται οριακά χαμηλότερα (με ποσοστό [65-75]%).
- Για το έτος 2016³²⁰, το αθροιστικό μερίδιο των μερών ανέρχεται σε άνω του 75% για δεκαεννέα (19) δρομολόγια³²¹, ενώ για τα υπόλοιπα οκτώ (8)³²² το αθροιστικό μερίδιο διαμορφώνεται χαμηλότερα, με ελάχιστο το [45-55]% και μέγιστο το [65-75]%.
- Για το έτος 2017³²³, το αθροιστικό μερίδιο των μερών ανέρχεται σε άνω του 65%³²⁴ για δεκαεννέα (19) δρομολόγια³²⁵, μεταξύ 55% και 65% για επτά (7) δρομολόγια³²⁶, ενώ για

³¹⁵ Εξαίρεση αποτελεί η Σάμος το έτος 2016, καθώς η ΑΤΤΙΚΑ δεν την προσέγγιζε το εν λόγω έτος.

³¹⁶ Πρόκειται για τμήματα κυκλικού δρομολογίου.

³¹⁷ Εξαίρεση αποτελούν τα δρομολόγια από/προς Αμοργό καθώς και από/προς Κουφονήσια το 2015, καθώς δεν δραστηριοποιούνται και οι δύο εταιρίες.

³¹⁸ Το έτος 2015 τα κοινά δρομολόγια των εταιριών ανέρχονται σε 19.

³¹⁹ Στα δρομολόγια Θήρα – Νάξος και Σύρος – Τήνος καθώς και στις αντίστροφες διαδρομές τους, το μερίδιο της HSW ήταν κάτω του 5%.

³²⁰ Το έτος 2016 τα κοινά δρομολόγια των εταιριών ανέρχονται σε 27.

³²¹ Συγκεκριμένα τα Αμοργός-Νάξος, Αμοργός-Πάρος, Θήρα-Πάρος, Ίος-Θήρα, Ίος-Πάρος, Κουφονήσια-Πάρος, Μύκονος-Σύρος, Νάξος-Αμοργός, Νάξος-Πάρος, Πάρος-Αμοργός, Πάρος-Θήρα, Πάρος-Ίος, Πάρος-Κουφονήσια, Πάρος-Νάξος, Σύρος-Ίος, Σύρος-Μύκονος, Σύρος-Πάρος, Σύρος-Τήνος και Τήνος-Σύρος.

³²² Συγκεκριμένα τα Αμοργός-Κουφονήσια, Θήρα-Ίος, Ίος-Νάξος, Κουφονήσια-Αμοργός, Κουφονήσια-Νάξος, Νάξος-Ίος, Νάξος-Κουφονήσια και Σύρος-Νάξος.

³²³ Το έτος 2017 τα κοινά δρομολόγια των εταιριών ανέρχονται σε 29.

³²⁴ Στα δρομολόγια μεταξύ Σύρου και Τήνου, τα μερίδια της HSW ήταν μόλις [0-5]%.

³²⁵ Συγκεκριμένα τα Αμοργός-Νάξος, Αμοργός-Πάρος, Θήρα-Νάξος, Θήρα-Πάρος, Ίος-Πάρος, Κουφονήσια-Νάξος, Κουφονήσια-Πάρος, Μύκονος-Σύρος, Νάξος-Αμοργός, Νάξος-Θήρα, Νάξος-Πάρος, Πάρος-Αμοργός,

τα υπόλοιπα τρία (3)³²⁷ το αθροιστικό μερίδιο διαμορφώνεται χαμηλότερα με ελάχιστο το [35-45]% και μέγιστο το [35-45]%.

(δ) *Τήνος / Μύκονος*³²⁸: Για τα δρομολόγια Αττική-Μύκονος και Μύκονος-Αττική, το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των μερών διαμορφώνεται μεταξύ [15-25]% και [35-45]% κατά την εξεταζόμενη περίοδο, με τις εταιρίες FAST FERRIES και GOLDEN να έχουν ισχυρή παρουσία στις εν λόγω διαδρομές. Τα μερίδια σε Αττική – Τήνο και Μύκονο – Τήνο, καθώς και στα αντίστροφα δρομολόγια κυμαίνονται σε χαμηλά επίπεδα για τα έτη κατά τα οποία δραστηριοποιούνται και οι δύο συμμετέχουσες.

ΣΤ.2.3. Αγορά παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών³²⁹

204. Επιπλέον των συμμετεχουσών και λοιπών Ε/Γ ακτοπλοϊκών εταιριών, στα επηρεαζόμενα νησιά δραστηριοποιούνται και δυο εταιρίες Ro-Ro, οι ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ Ν.Ε. (εφεξής «ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ») και ΚΡΕΤΑ ΚΑΡΓΚΟ ΛΑΙΝΣ Ν.Ε. (εφεξής «Creta Cargo»)³³⁰. Από αυτές, μόνο η ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ ανταγωνίζεται τις συμμετέχουσες σε διαδρομές στο Βόρειο Αιγαίο, ενώ η Creta Cargo συνεργάζεται με εταιρίες καυσίμων και διακινεί στα επηρεαζόμενα νησιά βυτιοφόρα οχήματα που μεταφέρουν καύσιμα, οχηλά και επικίνδυνα φορτία, τα οποία «σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, απαγορεύεται να μεταφέρονται με επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία»³³¹.
205. Τα μερίδια αγοράς στη μεταφορά φορτηγών της ενιαίας οντότητας, καθώς και καθενός από τους ανταγωνιστές της ανά επηρεαζόμενη αγορά παρουσιάζονται αναλυτικά στο Παράρτημα 11. Στον κατωτέρω πίνακα παρουσιάζονται συνοπτικά τα μερίδια αγοράς της ενιαίας οντότητας ανά γεωγραφική περιοχή, όπου αναφέρεται το εύρος του μεριδίου αγοράς, ήτοι το μερίδιο αγοράς στο δρομολόγιο της περιοχής με το χαμηλότερο μερίδιο («από») καθώς και το μερίδιο αγοράς στο δρομολόγιο της περιοχής με το υψηλότερο μερίδιο («έως»).

Μερίδια αγοράς ενιαίας οντότητας στη μεταφορά φορτηγών ανά δρομολόγιο							
Περιοχή	Αριθμός Εξεταζόμενων Δρομολογίων	2015		2016		2017	
		Από	Έως	Από	Έως	Από	Έως

Πάρος-Θήρα, Πάρος-Κουφονήσια, Πάρος-Νάξος, Σύρος- Μύκονος, Σύρος-Νάξος, Σύρος-Τήνος και Τήνος-Σύρος.

³²⁶ Συγκεκριμένα τα Αμοργός-Κουφονήσια, Ίος-Θήρα, Κουφονήσια-Αμοργός, Νάξος-Κουφονήσια, Πάρος-Ίος, Σύρος-Ίος και Σύρος- Πάρος.

³²⁷ Συγκεκριμένα τα Θήρα-Ίος, Ίος-Νάξος και Νάξος-Ίος.

³²⁸ Στα Αττική-Τήνος, Μύκονος – Τήνος και Τήνος – Μύκονος δεν δραστηριοποιούνται και οι δύο εταιρίες το έτος 2017, ενώ κάτω του 5% είναι η παρουσία της HSW στα Αττική – Τήνος το 2015, Τήνος- Αττική το 2015 και 2017, καθώς και Μύκονος-Τήνος το 2016.

³²⁹ Ο αριθμός των εξεταζόμενων αγορών είναι 55. Ο αριθμός των κοινών δρομολογίων ανέρχεται σε 38 για το έτος 2015, 49 για το έτος 2016 και 53 για το έτος 2017. Ο υπολογισμός των μεριδίων αγοράς βασίζεται στα προσκομισθέντα από τις ακτοπλοϊκές εταιρίες στοιχεία.

³³⁰ Η εν λόγω εταιρία είναι πλοιοκτήτρια του Φ/Γ-Ο/Γ «ΤΑΛΩΣ», ενώ το Φ/Γ-Ο/Γ «ΝΕΑΡΧΟΣ» ανήκει στη «ΚΡΕΤΑ ΚΑΡΓΚΟ ΛΑΙΝΣ Π Ν.Ε.» (υπ' αριθ.πρωτ. 6124/20.10.2017).

³³¹ Σύμφωνα με την Creta Cargo (υπ' αριθ.πρωτ. 6124/20.10.2017). Βλ. και ΠΔ 405/1996.

Βόρειο Αιγαίο - Από/προς Αττική	6	[65-75]%	100%	[85-95]%	[85-95]%	[85-95]%	100%
Βόρειο Αιγαίο - Ενδονησιωτικό	2	[65-75]%	[85-95]%	[75-85]%	[85-95]%	[75-85]%	[85-95]%
Πάτμος - Από /προς Αττική	2	100%		100%		100%	
Κυκλάδες (εκτός Τήνου/Μυκόνου) - Από/προς Αττική	14	[45-55]%	100%	[35-45]%	100%	[45-55]%	100%
Κυκλάδες (εκτός Τήνου/Μυκόνου) – Ενδονησιωτικό	29	[35-45]%	100%	[25-35]%	100%	[25-35]%	100%
Από/προς Αττική - Μύκονο	2	[15-25]%	[25-35]%	[15-25]%	[25-35]%	[15-25]%	[25-35]%

206. Αναλυτικότερα:

(α) *Β. Αιγαίο*: Σε όλα τα δρομολόγια μεταξύ Αττικής και των νησιών Χίος και Μυτιλήνη, και για τα ενδονησιωτικά δρομολόγια, Μυτιλήνη – Χίος και Χίος – Μυτιλήνη, το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των δύο μερών είναι άνω του 65% για το έτος 2015 και άνω του 75% για τα έτη 2016-2017, καθώς μόνο οι συμμετέχουσες και η εταιρία Αειναύτης Ν.Ε. (Ro-Ro) δραστηριοποιούνται στις εν λόγω διαδρομές. Ως προς τη Σάμο το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των δύο μερών για τα έτη 2015³³² και 2017 ήταν 100%, καθώς καμία άλλη εταιρία δεν δραστηριοποιείται στις εν λόγω διαδρομές.

(β) *Πάτμος*: Για τα δρομολόγια μεταξύ Αττικής και Πάτμου, το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των δύο μερών είναι 100% και για τα τρία έτη³³³, καθώς καμία άλλη εταιρία δεν δραστηριοποιείται στις εν λόγω διαδρομές.

(γ) *Κυκλάδες (εξαιρουμένων Τήνου/Μυκόνου)*:

(i) *Δρομολόγια από και προς Αττική*:

- Για το έτος 2015³³⁴, για τα νησιά Θήρα, Νάξος, Πάρος και Σύρος, το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των μερών ανέρχεται σε άνω του 75% σε όλα τα δρομολόγια από και προς Αττική³³⁵.
- Για το έτος 2016³³⁶, για τα νησιά Αμοργός, Κουφονήσια Νάξος, Πάρος και Σύρος, το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των μερών ανέρχεται σε άνω του 75% σε όλα τα δρομολόγια από και προς Αττική, με εξαίρεση τη Θήρα το έτος 2016, όπου το μερίδιο διαμορφώνεται λίγο χαμηλότερα (περίπου στο [65-75]%)³³⁷.
- Για το έτος 2017³³⁸, για τα νησιά Αμοργός, Κουφονήσια, Θήρα, Νάξος, Πάρος και Σύρος, το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των μερών ανέρχεται σε άνω του 75% σε όλα τα δρομολόγια από και προς Αττική, με ενισχυμένη την παρουσία της HSW³³⁹.
- Ως προς την Ίο, το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των μερών κυμαίνεται μεταξύ [35-45]% και [45-55]% για την εξεταζόμενη περίοδο.

³³² Στα εν λόγω δρομολόγια, το μερίδιο της ΑΤΤΙΚΑ το έτος 2015 ήταν κάτω του 5%.

³³³ Στα εν λόγω δρομολόγια, το μερίδιο της HSW τα έτη 2015-2016 ήταν κάτω του 5%.

³³⁴ Το έτος 2015 τα κοινά δρομολόγια των εταιριών ανέρχονται σε 10.

³³⁵ Στα εν λόγω δρομολόγια, το μερίδιο της HSW το έτος 2015 ήταν κάτω του 5%.

³³⁶ Τα κοινά δρομολόγια των εταιριών ανέρχονται σε 14.

³³⁷ Σε πέντε εξ αυτών (Αμοργός, Θήρα, Νάξος, Σύρος, Πάρος), το μερίδιο της HSW ήταν κάτω του 5%.

³³⁸ Τα κοινά δρομολόγια των εταιριών ανέρχονται σε 14.

³³⁹ Για το έτος 2017, τα μόνα δρομολόγια με μερίδιο της HSW κάτω του 5% είναι το Αττική-Αμοργός και το αντίστροφο. Η διαφορά φαίνεται κατ' αρχήν να οφείλεται στην είσοδο το 2017 του πλοίου «ΝΗΣΟΣ ΣΑΜΟΣ» στη δρομολόγηση στις Κυκλάδες (Πάρος – Νάξος – Σαντορίνη) το οποίο απέφερε μεγάλο αριθμό εισιτηρίων.

(ii) *Ενδονησιωτικά δρομολόγια*: Το μερίδιο παρουσιάζει διακυμάνσεις με εύρος [35-45]% - 100% για το έτος 2015, [25-35]% - 100% για το 2016 και [25-35]% - 100% για το 2017. Πιο συγκεκριμένα:

- Για το έτος 2015³⁴⁰, το αθροιστικό μερίδιο των μερών ανέρχεται σε άνω του 95%³⁴¹ για όλα τα δρομολόγια, με εξαίρεση τα δρομολόγια Θήρα - Ίος και το αντίστροφο (με ποσοστά [35-45]% και [65-75]% αντίστοιχα).
- Για το έτος 2016³⁴², το αθροιστικό μερίδιο των μερών ανέρχεται σε άνω του 75%³⁴³ για όλα τα δρομολόγια, με εξαίρεση τα δρομολόγια Θήρα - Ίος και το αντίστροφο (με ποσοστά [25-35]% και [65-75]% αντίστοιχα).
- Για το έτος 2017³⁴⁴, το αθροιστικό μερίδιο των μερών ανέρχεται σε άνω του 75%³⁴⁵ για είκοσι δύο (22) δρομολόγια³⁴⁶, μεταξύ 45% και 65% για τρία (3) δρομολόγια³⁴⁷, ενώ το αθροιστικό μερίδιο στο Θήρα - Ίος και Σύρος - Πάρος διαμορφώνεται στο [25-35]% και [35-45]% αντίστοιχα.

(δ) *Μύκονος*: Για τα δρομολόγια Αττική-Μύκονος και Μύκονος-Αττική, το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των μερών διαμορφώνεται μεταξύ [15-25]% και [25-35]% κατά την εξεταζόμενη περίοδο³⁴⁸, με την εταιρία FAST FERRIES να έχει ισχυρή παρουσία στις εν λόγω διαδρομές.

Z. ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΣΤΙΣ ΕΠΗΡΕΑΖΟΜΕΝΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

Z.1. ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΖΗΤΗΣΗΣ

Z.1.1. Εισαγωγικά

207. Σύμφωνα με τη μελέτη της [...], η ζήτηση ακτοπολικών υπηρεσιών για μεταφορά επιβατών, εμπορευμάτων και οχημάτων προέρχεται:

- Από τις ανάγκες σύνδεσης της ηπειρωτικής χώρας με το νησιωτικό σύμπλεγμα. Η γεωγραφική διαμόρφωση της Ελλάδας, με το μεγάλο μήκος ακτογραμμών (15.000 χλμ.) και το τεράστιο νησιωτικό σύμπλεγμα, το οποίο περιλαμβάνει 3.000-3.500 μικρά, μεσαία και μεγάλα νησιά, αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για την ανάπτυξη της ακτοπλοΐας. Η ακτοπλοΐα καλύπτει τη βασική ανάγκη μεταφοράς του επιβατικού κοινού από και προς τη νησιωτική Ελλάδα, ενώ με τη μεταφορά εμπορευμάτων, συμβάλλει στην εμπορική ένωση και ανάπτυξη των νησιών.

³⁴⁰ Το έτος 2015 τα κοινά δρομολόγια των εταιριών ανέρχονται σε 16.

³⁴¹ Στα δρομολόγια Πάρος - Θήρα και Τήνος - Σύρος, το μερίδιο της HSW ήταν κάτω του 5%.

³⁴² Το έτος 2016 τα κοινά δρομολόγια των εταιριών ανέρχονται σε 25.

³⁴³ Στα δρομολόγια Νάξος - Πάρος και Πάρος - Αμοργός, το μερίδιο της HSW ήταν κάτω του 5%. Το ίδιο ισχύει και για το μερίδιο της ΑΤΤΙCΑ στο Θήρα - Ίος.

³⁴⁴ Το έτος 2017 τα κοινά δρομολόγια των εταιριών ανέρχονται σε 27.

³⁴⁵ Στο δρομολόγιο Τήνος-Σύρος, το μερίδιο της HSW ήταν κάτω του 5%.

³⁴⁶ Συγκεκριμένα τα Αμοργός-Κουφονήσια, Αμοργός-Νάξος, Αμοργός-Πάρος, Θήρα-Νάξος, Θήρα-Πάρος, Ίος-Νάξος, Ίος-Πάρος, Κουφονήσια-Αμοργός, Κουφονήσια-Νάξος, Κουφονήσια-Πάρος, Μύκονος-Σύρος, Νάξος-Αμοργός, Νάξος-Θήρα, Νάξος-Ίος, Νάξος-Κουφονήσια, Νάξος-Πάρος, Πάρος-Νάξος Πάρος-Θήρα, Πάρος-Ίος, Πάρος-Κουφονήσια, Σύρος-Μύκονος και Σύρος-Τήνος.

³⁴⁷ Συγκεκριμένα τα Ίος-Θήρα, Σύρος-Ίος και Σύρος-Νάξος.

³⁴⁸ Το μερίδιο της HSW είναι κάτω του [5-10]% στο σύνολο των δρομολογίων.

- Από τις ανάγκες του εσωτερικού και εξωτερικού τουρισμού, καθώς επίσης και από την ανάγκη μεταφοράς εμπορευμάτων από τη χώρα μας προς άλλες χώρες και αντίστροφα.
208. Αναλυτικότερα, σύμφωνα με στοιχεία του φακέλου³⁴⁹, η αγορά δύναται να χωριστεί σε έξι γεωγραφικές περιοχές, κάθε μία από τις οποίες έχει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά ζήτησης και διαφορετική ηγέτιδα εταιρία. Ειδικότερα, στην περιοχή των Κυκλάδων, η ζήτηση προέρχεται κυρίως από τουρίστες και ταξιδιώτες Σαββατοκύριακου (*weekenders*) και παρουσιάζει έντονη εποχικότητα. Οι κυριότερες εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην περιοχή είναι η HSW, με ηγετική παρουσία, η ΑΤΤΙCΑ καθώς και μεγάλος αριθμός μικρότερων ή/και τοπικών εταιριών. Στην περιοχή του Βορείου Αιγαίου, η 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. Οι κυριότερες εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην περιοχή είναι η HSW, με ηγετική παρουσία³⁵⁰, και η ΑΤΤΙCΑ, ενώ τα τελευταία έτη σημειώθηκε η έξοδος της ΝΕΛ από την περιοχή, η οποία εξυπηρετούσε τη σύνδεση Βόρειας Ελλάδας με τα νησιά του Β. Αιγαίου³⁵¹. Η αγορά των Δωδεκανήσων προσομοιάζει με την περιοχή του Β. Αιγαίου ως προς ορισμένα χαρακτηριστικά, όπως η διάρκεια του ταξιδιού κ.λπ., ωστόσο η ζήτηση προέρχεται τόσο από κατοίκους/ μετακινούμενους εργαζόμενους (*commuters*) και φορτηγά (*cargo*) όσο και από τουρίστες. Ηγέτιδα της περιοχής είναι η ΑΤΤΙCΑ. Αντίστοιχης προέλευσης είναι η ζήτηση για την περιοχή της Κρήτης, χωρίς ωστόσο την έντονη εποχικότητα, που παρουσιάζει η ζήτηση στην περιοχή των Κυκλάδων. Λόγω της μεγάλης διάρκειας του ταξιδιού από την Αττική προς την Κρήτη και της ανάγκης μεταφοράς φορτηγών, τα δρομολόγια είναι κατάλληλα για συμβατικά πλοία. Στη σύνδεση από/προς Πειραιά δραστηριοποιούνται η ΑΝΕΚ και η ΜΙΝΟΑΝ, ενώ και άλλες μικρότερες εταιρίες καθώς και η HSW, με ηγετική παρουσία, δραστηριοποιούνται στη δρομολογιακή σύνδεση με Κυκλάδες, η οποία χαρακτηρίζεται ως «υψηλής κερδοφορίας». Στην περιοχή των Σποράδων, αγορά με σταθερή κερδοφορία, στην οποία με ηγετική παρουσία δραστηριοποιείται η HSW, η ζήτηση προέρχεται ιδίως από ταξιδιώτες Σαββατοκύριακου (*weekenders*), με μικρές διακυμάνσεις λόγω εποχικότητας (*average seasonality*). Στην περιοχή του Σαρωνικού, ομοίως η ζήτηση προέρχεται από τουρίστες και ταξιδιώτες Σαββατοκύριακου (*weekenders*), χωρίς ωστόσο εποχιακές διακυμάνσεις κατά τη διάρκεια του έτους. Πρόκειται για αγορά με περιορισμένη κερδοφορία λόγω ισχυρού ανταγωνισμού, καθώς πλέον της HSW με ηγετική παρουσία στα σχετικά δρομολόγια, δραστηριοποιείται και ικανός αριθμός μικρότερων εταιριών.
209. Παρά το γεγονός ότι κάποιες γεωγραφικές περιοχές δεν παρουσιάζουν μεγάλες διακυμάνσεις στη ζήτηση κατά τη διάρκεια του έτους, σύμφωνα με τη μελέτη της [...], γενικότερα ο κλάδος της επιβατηγού ναυτιλίας χαρακτηρίζεται από έντονη εποχικότητα όσον αφορά στη διακίνηση επιβατών και Ι.Χ. επιβατικών αυτοκινήτων, καθώς η ζήτηση παρουσιάζει μεγάλη

³⁴⁹ Βλ. παρουσίαση [...].

³⁵⁰ Η HSW κατέχει το υψηλότερο μερίδιο αγοράς στην εν λόγω γεωγραφική περιοχή.

³⁵¹ Η εταιρία αποχώρησε από τις γραμμές το 2014, χωρίς να σημειωθεί είσοδος νέου ανταγωνιστή στην αγορά. Βλ. αναλυτικά κατωτέρω υπό Ενότητα Ζ.3.

αύξηση κατά τους θερινούς μήνες και τις εορταστικές περιόδους. Αντίθετα, η διακίνηση των φορτηγών αυτοκινήτων εμφανίζει σταθερότητα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

Z.1.2. Παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση

210. Οι σημαντικότεροι παράγοντες που επηρεάζουν τη συνολική ζήτηση για ακτοπλοϊκές μεταφορές, σύμφωνα με τη μελέτη της [...], είναι ιδίως οι εξής: α) τουριστική κίνηση (εισερχόμενος, εσωτερικός και εξερχόμενος τουρισμός), β) κόστος ναύλων, γ) ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών, δ) δημογραφική και οικονομική ανάπτυξη των ελληνικών νησιών, ε) μέγεθος νησιωτικής αγροτικής παραγωγής και κατ' επέκταση μεταφερόμενων αγροτικών προϊόντων και στ) λιμενικές υποδομές. Επίσης, στην ίδια μελέτη, αναφέρονται ως παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση των υπηρεσιών του κλάδου η επικρατούσα εσωτερική και διεθνής οικονομική και πολιτική κατάσταση, η εμπορική πολιτική και γενικότερα ο ανταγωνισμός μεταξύ των εταιριών του κλάδου, η συχνότητα και η διάρκεια των δρομολογίων καθώς και η ανάπτυξη και προβολή της χώρας ως τουριστικού προορισμού.
211. Τέλος, σύμφωνα με τη μελέτη της [...], κατά την επιλογή της εταιρίας (πλοίου) από τον καταναλωτή για την πραγματοποίηση ενός ταξιδιού, συνεκτιμάται πληθώρα παραγόντων. Μεταξύ αυτών συγκαταλέγονται η τιμή του εισιτηρίου, οι ώρες αναχώρησης και άφιξης καθώς και η φήμη (σήμα) της εταιρίας.

Z.1.2.1 Τιμή εισιτηρίου, ελαστικότητα ζήτησης, διακυμάνσεις και διαφάνεια

212. Σύμφωνα με την ΑΤΤΙCΑ³⁵², οι ακτοπλοϊκές υπηρεσίες χαρακτηρίζονται από υψηλή ελαστικότητα ζήτησης σε σχέση με την τιμή. Έτσι, τυχόν αύξηση στην τιμή των ναύλων, οδηγεί σε άμεση μείωση του μεταφερόμενου όγκου, ενώ αντίστροφα μειώσεις των ναύλων οδηγούν σε αύξηση της κίνησης. Επικαλείται προς τούτο στοιχεία του ΙΟΒΕ³⁵³, σύμφωνα με τα οποία «με βάση τον εκτιμητή της ελαστικότητας ζήτησης ως προς την τιμή και υπό τις υποθέσεις της ανάλυσης, προκύπτει ότι αύξηση της τιμής των εισιτηρίων κατά 10% οδηγεί σε πτώση της ζήτησης για ακτοπλοϊκά εισιτήρια κατά περίπου 14% την ίδια περίοδο και κατά περίπου 18% σε βάθος χρόνου».
213. Σύμφωνα με τη ΗSW³⁵⁴, ο ρόλος της τιμής έχει αναβαθμιστεί τα τελευταία χρόνια, καθώς οι συνθήκες ζήτησης του ακτοπλοϊκού κλάδου έχουν αλλάξει σημαντικά (οικονομική κρίση, ανταγωνισμός με τους προορισμούς της ηπειρωτικής Ελλάδας και με τις αεροπορικές εταιρείες). Για το λόγο αυτό, με εξαίρεση την υψηλή περίοδο (μέσα Ιουλίου - τέλος Αυγούστου), η ζήτηση των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών παρουσιάζει σημαντική ελαστικότητα, μικρότερη στις Κυκλάδες, μεγαλύτερη στα νησιά του Β.Α. Αιγαίου και τα Δωδεκάνησα.
214. Η υψηλή ελαστικότητα της ζήτησης σε σχέση με την τιμή και ο κυρίαρχος ρόλος της τιμής ως κριτηρίου επιλογής πλοίου ειδικά τα τελευταία χρόνια αναγνωρίζεται από το σύνολο σχεδόν των ακτοπλοϊκών εταιριών που ερωτήθηκαν σχετικά, κατά την έρευνα της Υπηρεσίας³⁵⁵.

³⁵² Υπ' αριθ. πρωτ. 5691/09.10.2017.

³⁵³ [...].

³⁵⁴ Υπ' αριθ. πρωτ. 6312/30.10.2017.

³⁵⁵ Εξαίρεση αποτελεί η εταιρία Fast Ferries (υπ' αριθ. πρωτ. 6138/23.10.2017) η οποία αναφέρει ότι «τα ακτοπλοϊκά δρομολόγια των συμβατικών πλοίων εξυπηρετούν σε μεγάλο βαθμό πάγιες συγκοινωνιακές ανάγκες

215. Στη μελέτη [...] το κόστος των ναύλων αναγνωρίζεται μεν ως ένας από τους παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση, επισημαίνεται, ωστόσο, ότι η τιμή των εισιτηρίων «δεν διαφοροποιείται σημαντικά από εταιρεία σε εταιρεία, λόγω του ελέγχου των ναύλων από το κράτος μέσω της παρέμβασης πλαφόν (σε ορισμένες προς το παρόν γραμμές), αλλά και λόγω του ανταγωνισμού που τα τελευταία χρόνια έχει ενταθεί σημαντικά».
216. Η ανωτέρω εκτίμηση επιβεβαιώνεται από την έρευνα της Υπηρεσίας, από την οποία προκύπτει ότι οι τιμές μεταξύ των διαφόρων εταιριών στην περιοχή των Κυκλάδων δεν διαφέρουν σημαντικά για παρόμοιο επίπεδο παρεχόμενων υπηρεσιών, με εξαίρεση ίσως την εταιρία SEAJETS η οποία προέβη σε «επιθετική» τιμολόγηση επιλεγμένων δρομολογίων κατά την καλοκαιρινή περίοδο 2017³⁵⁶ [βλ. Παράρτημα Π.Ε.3. με τιμές για ενδεικτικά δρομολόγια από Αττική προς Κυκλάδες της τελευταίας διετίας (2016-2017) και Παράρτημα Π.Ε.5. με τιμές για το 2018], ενώ συμμετέχουσες και κυρίως η εταιρία – στόχος δεν ακολουθεί συστηματικά τιμολογιακή πολιτική χαμηλών τιμών σε σχέση με τους ανταγωνιστές της στις περιοχές όπου δραστηριοποιούνται.
217. Η ανωτέρω συνθήκη διευκολύνεται από τον πολύ υψηλό βαθμό διαφάνειας των τιμών (*price transparency*) στον κλάδο, λόγω της δημοσίευσης τόσο των βασικών τιμών εισιτηρίων όσο και τυχόν εκπτώσεων. Ο βαθμός αυτός διαφάνειας διευκολύνει, επίσης, τη σύγκριση τιμών από τον καταναλωτή, κυρίως μέσω ιστοσελίδων αγοράς εισιτηρίων, στις οποίες, εφόσον επιλέξει την επιθυμητή αφετηρία, προορισμό και ημέρα αναχώρησης, εμφανίζονται όλες οι εναλλακτικές επιλογές πλοίων και οι τιμές των εισιτηρίων αντίστοιχα.
218. Εξάλλου, όπως προαναφέρθηκε [βλ. ανωτέρω υπό Δ], με Υπουργικές αποφάσεις ρυθμίζονται θέματα τιμών που αφορούν:
- (α) Στην παροχή υποχρεωτικών εκπτώσεων σε συγκεκριμένες κατηγορίες προσώπων και οχημάτων. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το [10-15]% σε όγκο ([5-10]% σε αξία) των εισιτηρίων επιβατών και το [0-5]% σε όγκο ([0-5]% σε αξία) των Ι.Χ. της ΑΤΤΙCΑ το 2017 αφορούσαν σε εκπτωτικά εισιτήρια.
- (β) Στο ύψος των ανώτατων ναύλων ανά δρομολόγιο, οι οποίοι επί του παρόντος εφαρμόζονται μόνο
- (i) σε δρομολόγια μεταξύ λιμένων με μικρό όγκο διακινούμενων επιβατών. Όπως προαναφέρθηκε [βλ. ανωτέρω υπό παρ. 96 και Παράρτημα 1], τα μόνο δρομολόγια από τις 61 επηρεαζόμενες αγορές τα οποία πληρούν τις προϋποθέσεις εφαρμογής ανώτατου ναύλου είναι τα Αμοργός – Κουφονήσι και Κουφονήσι – Αμοργός.
- (ii) σε δρομολόγια που εξυπηρετούνται με Συμβάσεις Δημόσιας Ανάθεσης. Από τις συμμετέχουσες, η ΗSW κάλυπτε το 2017 με Σύμβαση Δημόσιας Ανάθεσης προσεγγίσεις προς τη Σύρο και τέσσερα ακόμα επηρεαζόμενα νησιά³⁵⁷, ενώ η ΑΤΤΙCΑ αντίστοιχα τη

και ανάγκες μεταφοράς αγαθών, δεν υπάρχει ελαστικότητα. Ενδεχομένως, σε κάποιο βαθμό να υφίσταται κατά την θερινή περίοδο, ωστόσο δεν μπορεί να υπολογιστεί».

³⁵⁶ Βλ. υπ' αριθ. πρωτ. 758/31.01.2018 επιστολή της SEAJETS.

³⁵⁷ Πρόκειται για σύμβαση που αφορά στο πλοίο ΑΡΤΕΜΙΣ στις ακόλουθες δρομολογιακές γραμμές: α) ΣΥΡΟΣ - ΚΥΘΝΟΣ- ΚΕΑ - ΛΑΥΡΙΟ και επιστροφή, β) ΣΥΡΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ - ΠΑΡΟΣ- ΝΑΞΟΣ- ΙΟΣ- ΣΙΚΙΝΟΣ- ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ- ΚΙΜΩΛΟΣ-ΜΗΛΟΣ και επιστροφή, γ) ΣΥΡΟΣ- ΚΥΘΝΟΣ- ΣΕΡΙΦΟΣ- ΣΙΦΝΟΣ- ΚΙΜΩΛΟΣ- ΜΗΛΟΣ - ΠΑΡΟΣ και επιστροφή, δ) ΣΥΡΟΣ- ΑΝΔΡΟΣ -ΤΗΝΟΣ - ΠΑΡΟΣ και επιστροφή (υπ' αριθ. πρωτ. 681/30.01.2018 και 7673/21.12.2017). Ο αριθμός εισιτηρίων του συγκεκριμένου πλοίου

Νάξο και δύο ακόμα επηρεαζόμενα νησιά³⁵⁸. Σημειώνεται ότι βάσει της κείμενης νομοθεσίας δεν απαγορεύεται οι ακτοπλοϊκές εταιρίες και οι ανταγωνίστριές τους να δραστηριοποιούνται και με ελεύθερη δρομολόγηση σε νησιά που εξυπηρετούν με Συμβάσεις Δημόσιας Ανάθεσης. Την ευχέρεια αυτή χρησιμοποιούν τα μέρη τις περιόδους υψηλής ζήτησης στα προαναφερόμενα νησιά³⁵⁹.

Ζ.1.2.2 Σημασία ώρας άφιξης/αναχώρησης

219. Η ώρα αναχώρησης και άφιξης των πλοίων αποτελεί ένα από τους σημαντικότερους λόγους επιλογής μιας εταιρίας από το κοινό, όπως προκύπτει από τις απαντήσεις τόσο των συμμετεχουσών, όσο και των ανταγωνιστριών εταιριών και των λοιπών φορέων³⁶⁰. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι για τα νησιά που βρίσκονται πλησιέστερα στην Αττική, δημοφιλής ώρα αναχώρησης από τα λιμάνια της Αττικής θεωρείται η πρωινή ζώνη, ώστε οι επιβάτες να κερδίζουν την ημέρα τους και να έχουν χρόνο στον προορισμό τους. Αντίστοιχα, για την αναχώρηση από τους συγκεκριμένους προορισμούς προτιμώνται οι μεσημεριανές ώρες, έτσι ώστε η άφιξη στα λιμάνια της Αττικής να γίνεται το απόγευμα/νωρίς το βράδυ και σε ώρες που λειτουργούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς³⁶¹, τουλάχιστον για τους επιβάτες που δεν ταξιδεύουν με το Ι.Χ. όχημά τους. Για τους προορισμούς μακρινών αποστάσεων (Κρήτη, Δωδεκάνησα, Β.Α. Αιγαίο) με διάρκεια ταξιδιού 8-12 ώρες, ιδανικότερη ώρα αναχώρησης από και προς τα λιμάνια της Αττικής θεωρείται η βραδινή ζώνη 20:00-22:00, ώστε ο χρόνος του ταξιδιού να μην χάνεται από το χρόνο εργασίας/διακοπών των επιβατών, καθώς και να μην επιβαρυνθούν αυτοί με επιπλέον διανυκτέρευση.

Ζ.1.2.3 Φήμη και πιστή πελατεία

220. Σύμφωνα με την ΑΤΤΙCΑ³⁶², η φήμη είναι σημαντικό κριτήριο επιλογής μιας εταιρίας από τους καταναλωτές, όταν δεν υπάρχουν ουσιώδεις διαφορές στις τιμές. Όταν μάλιστα συνδυάζεται με τη σωστή εμπορική πολιτική (κίνητρα για αύξηση των ταξιδιών, προγράμματα πιστότητας πελατών κ.λπ.), δημιουργεί πιστή και επαναλαμβανόμενη πελατεία.

αντιστοιχεί σε ιδιαίτερα μικρό ποσοστό (<[0-5]% στη μεταφορά επιβατών) των εισιτηρίων της HSW στις επηρεαζόμενες αγορές κατά το 2016.

³⁵⁸ Υπ' αριθ. πρωτ. 7222/07.12.2017. Η διαδρομή αφορά στη σύνδεση από ΠΕΙΡΑΙΑ για ΠΑΡΟ-ΝΑΞΟ-ΗΡΑΚΛΕΙΑ-ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ-ΚΑΤΑΠΟΛΑ (ΑΜΟΡΓΟ), όπου το μισθούμενο τμήμα σύμφωνα με τη Σύμβαση, είναι από ΝΑΞΟ για ΗΡΑΚΛΕΙΑ-ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ-ΚΑΤΑΠΟΛΑ (ΑΜΟΡΓΟ). Για το έτος 2017, ο αριθμός εισιτηρίων για τα εν λόγω δρομολόγια των επηρεαζόμενων αγορών αντιστοιχεί σε ιδιαίτερα μικρό ποσοστό (<[0-5]% στη μεταφορά επιβατών) των εισιτηρίων της ΑΤΤΙCΑ στις επηρεαζόμενες αγορές.

³⁵⁹ Ενδεικτικά, το 2016 η HSW με το πλοίο «ΑΡΤΕΜΙΣ» στα πλαίσια Σύμβασης Δημόσιας Ανάθεσης εκτέλεσε τη διαδρομή Λαύριο – Σύρος, εκδίδοντας [...] εισιτήρια επιβατών με βασική τιμή ναύλου στα 19,5, ενώ την ίδια χρονιά εκδόθηκαν [...] εισιτήρια με βασική τιμή ναύλου στα 30 ευρώ για τη διαδρομή Πειραιά – Σύρος με το «ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ» (υπ' αριθ. πρωτ. 7673/21.12.2017).

³⁶⁰ Βλ. ενδεικτικά απαντήσεις εταιριών ΑΤΤΙCΑ (υπ' αριθ. πρωτ. 6322/30.10.2017), HSW (υπ' αριθ. πρωτ. 6312/30.10.2017), Aegean Speed Lines (υπ' αριθ. πρωτ. 6006/17.10.2017), Fast Ferries (υπ' αριθ. πρωτ. 6138/23.10.2017), Golden Star Ferries (υπ' αριθ. πρωτ. 6387/01.11.2017) ΜΙΝΟΑΝ (υπ' αριθ. πρωτ. 6131/20.10.2017), ΛΑΦΑΣΙ (υπ' αριθ. πρωτ. 6612/10.11.2017) καθώς και απαντήσεις φορέων όπως ΓΕΠΟΕΤ (υπ' αριθ. πρωτ. 5944/17.10.2017), ΗΑΤΤΑ (υπ' αριθ. πρωτ. 6629/13.11.2017) Π.Σ. Ναυτικών Πρακτόρων (υπ' αριθ. πρωτ. 6015/18.10.2017), Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου (υπ' αριθ. πρωτ. 5929/ 16.10.2017).

³⁶¹ Οι αφίξεις στα νησιά δεν επηρεάζονται στον ίδιο βαθμό από τη χρησιμοποίηση μέσων μαζικής μεταφοράς στη συντριπτική πλειοψηφία των νησιωτικών προορισμών.

³⁶² Υπ' αριθ. πρωτ. 5691/09.10.2017.

Με την εκτίμηση αυτή συμφωνεί και η HSW³⁶³, όπως προκύπτει από τη δήλωσή της ότι «παράγοντες όπως η ποιότητα των υπηρεσιών, η συνέπεια και η πυκνότητα των δρομολογίων, η ταχύτητα των πλοίων κλπ μπορούν να ενισχύσουν σημαντικά τη φήμη της κάθε εταιρείας και να αυξήσουν το *loyalty* των πελατών της, χωρίς όμως να παραγνωρίζεται ο ρόλος της τιμής που όπως σε όλους τους κλάδους, έχει αναβαθμιστεί τα τελευταία χρόνια». με τις ανωτέρω εκτιμήσεις συμφωνούν και οι ανταγωνιστές και φορείς που ερωτήθηκαν σχετικά³⁶⁴.

221. Σημειώνεται, τέλος, ότι ο βαθμός πίστης σε μια ακτοπλοϊκή εταιρία δύναται να είναι ισχυρότερος/υψηλότερος σε ομάδες καταναλωτών, όπως οι μόνιμοι κάτοικοι νησιών οι οποίοι επιλέγουν με κριτήριο το ποια εταιρία τους εξυπηρετεί όλο τον χρόνο και όχι μόνο στους μήνες αιχμής³⁶⁵.

Z.2. ΔΙΚΤΥΟ ΔΙΑΝΟΜΗΣ

Z.2.1. Εισαγωγικά

222. Το δίκτυο διανομής και πωλήσεων των ακτοπλοϊκών εταιριών διαρθρώνεται ως ακολούθως:
- (α) κεντρικά γραφεία - πρακτορεία των ακτοπλοϊκών εταιριών,
 - (β) λιμενικοί – ναυτικοί πράκτορες,
 - (γ) ταξιδιωτικά γραφεία και
 - (δ) εναλλακτικά δίκτυα πωλήσεων εισιτηρίων, όπως εταιρικά τηλεφωνικά κέντρα (*call centers*), πωλήσεις μέσω διαδικτύου από εταιρικές ιστοσελίδες και πωλήσεις μέσω διαδικτύου από πλατφόρμες έκδοσης εισιτηρίων (π.χ. *niva.gr*).
223. Από τις ανωτέρω δομές και μορφές συνεργασίας υποχρεωτικός κατά το πδ 229/1995 όπως ισχύει, είναι μόνο ο ορισμός από τις ακτοπλοϊκές εταιρίες ενός υπεύθυνου λιμενικού-ναυτικού πράκτορα σε κάθε λιμένα προσέγγισης του πλοίου τους, ο οποίος εκπροσωπεί στο εκάστοτε λιμάνι την πλοιοκτήτρια εταιρία με την οποία συνεργάζεται και διευθετεί όλα τα σχετικά έγγραφα, τα δικαιολογητικά και τις διαδικασίες εν γένει που την αφορούν έναντι των λιμενικών αρχών. Η χρήση και ο βαθμός αξιοποίησης μίας ή περισσότερων από τις λοιπές προαναφερόμενες δομές συνιστούν αντικείμενο απόφασης, οργάνωσης και εμπορικής πολιτικής της εκάστοτε ακτοπλοϊκής εταιρίας.
224. Τα κεντρικά γραφεία - πρακτορεία των ακτοπλοϊκών εταιριών διαθέτουν αποκλειστικά εισιτήρια μίας εταιρίας, ενώ τα τουριστικά γραφεία και οι πλατφόρμες έκδοσης εισιτηρίων διαθέτουν εισιτήρια του συνόλου σχεδόν των ακτοπλοϊκών εταιριών και ως εκ τούτου, ο καταναλωτής, εφόσον απευθυνθεί στα συγκεκριμένα κανάλια διανομής, μπορεί να επιλέξει μεταξύ διαφόρων εναλλακτικών επιλογών πλοίων/εταιριών.
225. Η Γενική Πανελλαδική Ομοσπονδία Επιχειρήσεων Τουρισμού αναφέρει ότι, κατά τα στοιχεία του ΕΟΤ, δραστηριοποιούνται πανελλαδικά 4.600 τουριστικά γραφεία και εκτιμά ότι το

³⁶³ Υπ'αριθ. πρωτ. 6312/30.10.2017.

³⁶⁴ Βλ. ενδεικτικά SEAJETS (υπ'αριθ.πρωτ.7095/04.12.2017), MINOAN (υπ'αριθ.πρωτ.6131/20.10.2017), HATTA (υπ'αριθ. πρωτ. 6629/13.11.2017) και Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου (υπ' αριθ.πρωτ. 5929/ 16.10.2017). Τα ανωτέρω ισχύουν κυρίως για τους Έλληνες επιβάτες, όπως επισημαίνεται από τον Πανελλήνιο Σύλλογο Ναυτικών Πρακτόρων (υπ'αριθ. πρωτ. 6015/18.10.2017).

³⁶⁵ Βλ. ενδεικτικά Aegean Flying Dolphins (υπ'αριθ.πρωτ.45/03.01.2018) και Fast Ferries (υπ'αριθ.πρωτ.6138/23.10.2017).

σύνολο αυτών ασχολείται με τη πώληση ακτοπλοϊκών εισιτηρίων και των δύο συμμετεχουσών εταιριών με ποσοστά προμήθειας [...] από την ΑΤΤΙΚΑ και [...] από την ΗΣW, ενώ σε περιπτώσεις μεγάλου όγκου και αξίας εισιτηρίων προσφέρεται επιπλέον bonus.

226. Ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος (Ένωση) Ναυτικών Πρακτόρων και Επαγγελματιών Χρηστών Λιμένων αναφέρει ότι εκπροσωπεί σχεδόν το σύνολο των επαγγελματιών που δραστηριοποιούνται στην ναυτιλία και τον τουρισμό και εν γένει στις υπηρεσίες εξυπηρέτησης των Ελληνικών λιμένων, με τον αριθμό των μελών του να αυξομειώνεται ανά περιόδους και να ανέρχεται σε περίπου 3.500 επαγγελματίες και ότι. Τα 2/3 αυτών των μελών ασχολούνται με την ναυτική πρακτόρευση και την πώληση ακτοπλοϊκών εισιτηρίων. Όλα τα μέλη του κατά πάγια τακτική πωλούν ακτοπλοϊκά εισιτήρια των μεγάλων εταιριών του κλάδου³⁶⁶. Κατά την εκτίμησή του, το έτος 2017 πωλήθηκε από τουριστικούς πράκτορες σχεδόν το 80% των εισιτηρίων των διακινηθέντων επιβατών, ενώ το υπολειπόμενο ποσοστό ύψους 20% αγοράστηκε ηλεκτρονικά.
227. Με τις ανωτέρω διαπιστώσεις συμφωνούν και η Ομοσπονδία Ελληνικών Συνδέσμων Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων και ο Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων.

Z.2.2. Δίκτυο ΑΤΤΙΚΑ

228. Ο Όμιλος ΑΤΤΙΚΑ³⁶⁷ διατηρεί ένα διευρυμένο δίκτυο διανομής και πωλήσεων των εισιτηρίων των πλοίων του σε όλο τον κόσμο. Διαθέτει δύο κεντρικά συστήματα κρατήσεων, με συνδέσεις ταξιδιωτικών γραφείων, call center για πληροφορίες δρομολογίων και κρατήσεις εισιτηρίων, πέντε εταιρικές ιστοσελίδες για την κράτηση εισιτηρίων (Book Online), πρόγραμμα επιβράβευσης συχνών επιβατών προς τους οποίους παρέχει εκπτώσεις και δωρεάν εισιτήρια, ενώ έχει παρουσία και στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, με στόχο την προώθηση των πωλήσεων του.
229. Η γνωστοποιούσα³⁶⁸ αναφέρει ότι συνεργάζεται με
- (α) λιμενικούς (ναυτικούς) πράκτορες, για τις ανάγκες εξυπηρέτησης των πλοίων που προσεγγίζουν σε κάθε λιμάνι.
- (β) premium πράκτορες πωλήσεων (PSA), οι οποίοι ορίζονται σε ορισμένες περιοχές/ νησιά «για το σκοπό της πώλησης εισιτηρίων επιβατών και οχημάτων των πλοίων της και μάρκετινγκ,

³⁶⁶ Σε ερώτηση της ΓΔΑ (υπ' αριθ. πρωτ. 5658/06.10.2017) αν τα εισιτήρια κάποιας από τις ακτοπλοϊκές εταιρίες, με τις οποίες τα μέλη του εν λόγω συνδέσμου συνεργάζονται, κρίνονται ως «απαραίτητα» (must have) για τα πρακτορεία τους, ο σύνδεσμος απάντησε (υπ' αριθ. πρωτ. 6015/18.10.2017) ότι «σίγουρα, όλα τα μέλη του συνδέσμου μας επιθυμούν να εκδίδουν εισιτήρια Sea Jet, Attica και ΗΣW, διότι αντιπροσωπεύουν ένα πολύ μεγάλο κομμάτι των αναχωρήσεων (Κυκλάδες, Δωδεκάνησα, Ανατολικό/ Βορειοανατολικό Αιγαίο)... Επιπλέον, απαραίτητη θεωρείται για όλα τα πρακτορεία η έκδοση εισιτηρίων με Minoan lines και Anek lines, παραδοσιακές εταιρίες του χώρου. Συμπερασματικά, οι αναφερθείσες εταιρίες καλύπτουν όλο το φάσμα επιλογών στη νησιωτική Ελλάδα, καθιστώντας κρίσιμη τη συνεργασία με κάθε μέλος του συνδέσμου μας». Σε άλλο σημείο της απάντησής του, ο Σύνδεσμος κάνει αναφορά στις FAST FERRIES και GOLDEN STAR FERRIES, τις οποίες χαρακτηρίζει ως «εφοπλιστικές, προσωποκεντρικές» εταιρίες, οι οποίες θα αναπτυχθούν περαιτέρω στο μέλλον.

³⁶⁷ Βλ. Γνωστοποίηση Ι.

³⁶⁸ Βλ. υπ' αριθ. πρωτ. 6322/30.10.2017 απάντηση της.

προώθησης και πώλησης τουριστικών πακέτων και μεταφορικών υπηρεσιών των δρομολογίων που εκτελούν τα πλοία της». Κατά τη γνωστοποιούσα, «οι PSA είναι υπεύθυνοι:

- Για την πώληση εισιτηρίων επιβατών και Ι.Χ. οχημάτων.
- Να συνεργάζονται με πράκτορες λιανικής πώλησης εισιτηρίων (υποπράκτορες/ ταξιδιωτικά γραφεία) [...]
- Για την εμπρόθεσμη και προσηκούσα απόδοση των εισπράξεων των υποπράκτορων στην Εταιρεία.

Η Εταιρεία δύναται (κατά τη διακριτική της ευχέρεια) να διορίζει το ίδιο πρόσωπο ως λιμενικό πράκτορα και ως PSA³⁶⁹. [...]» και

(γ) υποπράκτορες/ταξιδιωτικά γραφεία κατά τα προαναφερθέντα³⁷⁰. Το δίκτυο διανομής της γνωστοποιούσας κατά τα έτη 2015 και 2016 είχε ως ακολούθως³⁷¹:

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΑΤΤΙΚΑ GROUP						
ΕΤΟΣ	PSA εσωτερικού*	PSA εξωτερικού	ΛΙΜΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ**	ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ (απευθείας συνεργ.)	ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ (απευθείας συνεργ.)	ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ (συνεργ. με PSA)
2015	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2016	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
* Οι 10 (από τους 13) PSA εσωτερικού ήταν ταυτόχρονα και λιμενικοί πράκτορες. Οι υπόλοιποι 3 λειτουργούσαν αμιγώς ως PSA. ** Στους Λιμενικούς Πράκτορες περιλαμβάνονται και εκείνοι που ήταν, ταυτόχρονα, και PSA.						

230. Οι λιμενικοί πράκτορες λειτουργούν και ως ταξιδιωτικά γραφεία εκδίδοντας εισιτήρια:
- επιβατών και ΙΧ οχημάτων, για τα οποία λαμβάνουν προμήθεια επί του καθαρού ναύλου, κατά περίπτωση, από [...] % έως [...] %³⁷²,
 - κατ' αποκλειστικότητα, τα εισιτήρια των φορτηγών, έναντι προμήθειας επί του καθαρού ναύλου κυμαινόμενης, κατά περίπτωση, μεταξύ [...] % έως [...] %³⁷³.
231. Οι PSA επίσης λειτουργούν και ως ταξιδιωτικά γραφεία, εκδίδοντας εισιτήρια επιβατών και ΙΧ οχημάτων, ενώ εάν είναι ταυτόχρονα και λιμενικοί πράκτορες εκδίδουν κατ' αποκλειστικότητα και τα εισιτήρια των φορτηγών. Επίσης, κατά κανόνα συμβάλλονται με τους υποπράκτορες/ταξιδιωτικά γραφεία της περιοχής τους για τη μεσολάβησή τους στην πώληση των εισιτηρίων της γνωστοποιούσας με τους υποπράκτορες/ ταξιδιωτικά γραφεία, λαμβάνοντας προμήθεια [...] % επί του καθαρού ναύλου επί έκαστου εισιτηρίου για όλο το σύμπλεγμα των υπηρεσιών τους ως PSA. Η γνωστοποιούσα διατηρεί το δικαίωμα να συνεργάζεται απευθείας με υποπράκτορες/ταξιδιωτικά γραφεία της περιοχής ευθύνης των PSA.

³⁶⁹ Όπως στην Ίο, Κάλυμνο, Λέρο, Μύκονο, Νάξο, Πάρο, Ραφήνα (όσο η εταιρία δεν εκτελούσε δρομολόγια από/ προς τη Ραφήνα, λειτουργούσε ως PSA μόνο), Ρόδο, Σαντορίνη και Τήνο.

³⁷⁰ Πληροφορίες για τις συμβάσεις των συμμετεχουσών με τα μέλη του δικτύου τους προσκομίσθηκαν με τις υπ' αριθ. πρωτ. 5691/09.10.2017 (Attica), 6312/30.10.2017 και 6831/21.11.2017 (HSW) επιστολές.

³⁷¹ Βλ. υπ' αριθ. πρωτ. 6647/13.11.2017 απάντησή της.

³⁷² Το ποσοστό προμήθειας κυμαίνεται ανάλογα με την περιοχή εξυπηρέτησης. Σε νησιά με μικρή κίνηση αυτό το ποσοστό είναι μεγαλύτερο από τα νησιά με τη μεγαλύτερη μεταφορική κίνηση.

³⁷³ Βλ. 6322/30.10.17 απάντηση της γνωστοποιούσας.

232. Η προμήθεια των υποπράκτορων/ταξιδιωτικών γραφείων, ανεξάρτητα εάν συνεργάζονται απευθείας με τη γνωστοποιούσα ή με κάποιον ορισθέντα από την ίδια PSA, είναι σταθερή σε όλη την επικράτεια, ανερχόμενη σε [...] % επί του ναύλου των επιβατών και των ΙΧ οχημάτων³⁷⁴.
233. Αναλυτικά οι προμήθειες της γνωστοποιούσα στους λιμενικούς της πράκτορες (δραστηριοποιούμενοι ως εκδότες εισιτηρίων και κατά περίπτωση ως PSA) και στους λοιπούς συνεργαζόμενους PSAs³⁷⁵ ανά περιοχή το έτος 2016 παρουσιάζονται στον κάτωθι πίνακα³⁷⁶. Οι εν λόγω προμήθειες [...] %.

ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ & PSAs BLUE STAR FERRIES 2016				
ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ & ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ/PSA ΕΠΙΒΑΤΩΝ & ΙΧ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ PSA ΕΠΙΒΑΤΩΝ & ΙΧ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΜΕΣΟΛΑΒΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ/PSA & PSA ΕΠΙΒΑΤΩΝ & ΙΧ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ & ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ/PSA ΦΟΡΤΗΓΩΝ
ΑΜΟΡΓΟΣ	[...]			[...]
ΑΝΑΦΗ	[...]			[...]
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	[...]			[...]
ΔΟΝΟΥΣΑ	[...]			[...]
ΗΡΑΚΛΕΙΑ	[...]			[...]
ΙΟΣ*	[...]		[...]	[...]
ΚΑΛΥΜΝΟΣ*	[...]		[...]	[...]
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	[...]			[...]
ΚΑΣΤΕΛΛΟΡΙΖΟ	[...]			[...]
ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ	[...]			[...]
ΚΩΣ	[...]			[...]
ΛΕΙΨΟΙ	[...]			[...]
ΛΕΡΟΣ*	[...]		[...]	[...]
ΜΥΚΟΝΟΣ*	[...]		[...]	[...]
ΜΥΤΙΛΗΝΗ	[...]			[...]
ΝΑΞΟΣ*	[...]		[...]	[...]
ΝΙΣΥΡΟΣ	[...]			[...]
ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ	[...]			[...]
ΠΑΡΟΣ*	[...]		[...]	[...]

³⁷⁴ Βλ. υπ' αριθ. πρωτ. 5691/06.10.2017 απάντηση της.

³⁷⁵ Κατά το έτος 2016 η γνωστοποιούσα συνεργαζόταν με [...] PSA οι οποίοι δεν ήταν λιμενικοί πράκτορες. Βλ. την υπ' αριθ. πρωτ. 1726/14.03.2018 απάντησή της.

³⁷⁶ Βλ. Παράρτημα Κ της υπ' αριθ. πρωτ. 5691/06.10.2017 απάντησής της.

ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ & PSAs BLUE STAR FERRIES 2016				
ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ/PSA ΕΠΙΒΑΤΩΝ & ΙΧ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ PSA ΕΠΙΒΑΤΩΝ & ΙΧ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΜΕΣΟΛΑΒΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ/PSA & PSA ΕΠΙΒΑΤΩΝ & ΙΧ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ/PSA ΦΟΡΤΗΓΩΝ
ΠΑΤΜΟΣ	[...]			[...]
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	[...]			[...]
ΡΑΦΗΝΑ*	[...]		[...]	[...]
ΡΟΔΟΣ*	[...]		[...]	[...]
ΣΑΜΟΣ	[...]			[...]
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ*	[...]		[...]	[...]
ΣΥΜΗ	[...]			[...]
ΣΥΡΟΣ	[...]			[...]
ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ	[...]			[...]
ΤΗΛΟΣ	[...]			[...]
ΤΗΝΟΣ*	[...]		[...]	[...]
ΧΙΟΣ	[...]			[...]
ΨΑΡΑ	[...]			[...]
ΠΑΤΡΑ		[...]	[...]	
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ		[...]	[...]	
ΚΕΡΚΥΡΑ		[...]	[...]	
*Οι εν λόγω λιμενικοί πράκτορες δρουν και ως PSA.				

234. Το Ηλεκτρονικό Σύστημα Κρατήσεων της ΑΤΤΙΚΑ είναι εγκατεστημένο στα κεντρικά γραφεία της εταιρίας, καθώς και σε όλα τα λιμενικά γραφεία της. Μέσω του Συστήματος Κρατήσεων, πραγματοποιούνται κρατήσεις εισιτηρίων επιβατών, ΙΧ οχημάτων, λεωφορείων και φορτηγών και στη συνέχεια εκδίδονται εισιτήρια επιβίβασης στο πλοίο. Στο εν λόγω Σύστημα Κρατήσεων καταχωρούνται, με μοναδικό κωδικό, οι λιμενικοί πράκτορες και οι συνεργαζόμενοι PSAs, με πλήρη φορολογικά στοιχεία, επωνυμία και διεύθυνση και τους δίνεται πρόσβαση για την πραγματοποίηση κρατήσεων και την έκδοση εισιτηρίων. Τις πρώτες 3 ημέρες κάθε μήνα, γίνεται από το Σύστημα Κρατήσεων εκκαθάριση με το συνολικό χρηματικό ποσό που οφείλει κάθε πράκτορας από την έκδοση των εισιτηρίων του προηγούμενου μήνα, η οποία αποστέλλεται στον πράκτορα, για να καταβάλει και να εξοφλήσει την παραγωγή του.
235. Επίσης, στο Σύστημα Κρατήσεων καταχωρούνται, με μοναδικό κωδικό, τα συνεργαζόμενα ταξιδιωτικά γραφεία, με πλήρη φορολογικά στοιχεία, επωνυμία και διεύθυνση, και τους δίνεται πρόσβαση για την πραγματοποίηση κρατήσεων και την έκδοση εισιτηρίων. Στην

κατηγορία αυτή των πελατών δεν δίνεται πρόσβαση στο κεντρικό Σύστημα Κρατήσεων της εταιρίας, αλλά στο σύστημα κρατήσεων CRS³⁷⁷.

236. Η πλειονότητα των πωλήσεων της γνωστοποιούσας πραγματοποιείται μέσω των ανωτέρω μεταπωλητών, ενώ μόνο ένα χαμηλό ποσοστό των πωλήσεων εισιτηρίων του Ομίλου της πραγματοποιείται απευθείας από την ίδια. Συγκεκριμένα, μέσω των εναλλακτικών μεθόδων πώλησης που διαθέτει η ίδια, έχει διατεθεί ποσοστό [...] % για το 2015, [...] % το 2016 και [...] % για το οκτάμηνο του 2017 των συνολικών πωλήσεων εισιτηρίων της. Η εταιρία δεν παρέχει υπηρεσίες *web check - in* και έτσι όταν ο καταναλωτής πραγματοποιήσει κράτηση και πληρωμή εισιτηρίου μέσω των εναλλακτικών καναλιών κράτησης εισιτηρίων της γνωστοποιούσας, θα πρέπει, πριν την επιβίβαση στο πλοίο, να παραλάβει τα εισιτήρια του από τα κεντρικά λιμενικά γραφεία της.

Z.2.3. Δίκτυο HSW

237. Η HSW³⁷⁸ διαθέτει παρόμοιο δίκτυο διανομής με αυτό της εξαγοράζουσας. Το 2016 συνεργαζόταν με [...] κεντρικούς/λιμενικούς πράκτορες και [...] τουριστικά πρακτορεία, με 131 από τα οποία συνεργαζόταν μέσω των κεντρικών/λιμενικών πρακτόρων της³⁷⁹. Συνοπτικά, η διάρθρωση του δικτύου πωλήσεων της εξαγοραζόμενης κατά τα έτη 2015-2017 παρουσιάζεται στον κάτωθι πίνακα:

	2015	2016	2017
Κεντρικά/ναυτικά πρακτορεία	[...]	[...]	[...]
Συνεργαζόμενα πρακτορεία απευθείας με την HSW	[...]	[...]	[...]
Συνεργαζόμενα πρακτορεία μέσω κεντρικών πρακτόρων	[...]	[...]	[...]
Σύνολο	[...]	[...]	[...]

238. Τα ποσοστά προμήθειας για τα κεντρικά/ναυτικά πρακτορεία που προβλέπονταν στις σχετικές συμβάσεις ανέρχονταν σε [...] % για επιβάτες και οχήματα και [...] % για τα φορτηγά. Τα συνεργαζόμενα υποπρακτορεία δεν εκδίδουν εισιτήρια φορτηγών και λαμβάνουν συνολική προμήθεια επί των εισιτηρίων των επιβατών [...] %. Για τις υπηρεσίες εποπτείας και εκκαθάρισης των προμηθειών των συνεργαζομένων πρακτορείων, οι κεντρικοί λιμενικοί πράκτορες λαμβάνουν προμήθεια [...] % επί των εισιτηρίων που αυτά έχουν εκδώσει.
239. Περαιτέρω, η HSW δηλώνει ότι το ποσοστό των πωλήσεων που πραγματοποιούνται απευθείας από την ίδια μέσω της ιστοσελίδας της, του call center και των εκδοτηρίων της, ανέρχεται σε 13,8% για το 2015, 15,2% για το 2016 και 17,9% για το οκτάμηνο του 2017. Από τα μέσα του 2015 η εταιρία παρέχει σε όλους τους πελάτες της (είτε έχουν αγοράσει τα εισιτήρια τους απευθείας είτε μέσω οποιουδήποτε συνεργαζόμενου πρακτορείου) τη

³⁷⁷ Πρόκειται για σύστημα κρατήσεων που λειτουργεί η εταιρία FORTH-crs, το οποίο είναι συνδεδεμένο με την πλειονότητα των ακτοπλοϊκών εταιριών, για την παροχή υπηρεσιών κράτησης και έκδοσης εισιτηρίων.

³⁷⁸ Βλ. υπ' αριθ. πρωτ. 6312/30.10.2017 και 6831/21.11.2017 απαντήσεις της.

³⁷⁹ Πληροφορίες για τις συμβάσεις των συμμετεχουσών με τα μέλη του δικτύου τους προσκομίσθηκαν με τις υπ' αριθ. πρωτ. 5691/09.10.2017 (Attica), 6312/30.10.2017 και 6831/21.11.2017 (HSW) επιστολές.

δυνατότητα του *web check - in* που τους επιτρέπει την απευθείας επιβίβαση στο πλοίο χωρίς να χρειάζεται να παραλάβουν εισιτήρια σε έντυπη μορφή από πρακτορείο/εκδοτήριο.

Z.2.4. Δίκτυο ανταγωνιστών

240. Η πλειονότητα των ανταγωνιστών των συμμετεχουσών³⁸⁰ έχουν παρόμοια συστήματα οργάνωσης δικτύου διανομής και πωλήσεων εισιτηρίων με αυτά των συμμετεχουσών, σε αναλογία με το μέγεθος του στόλου τους και κυρίως των προορισμών που εξυπηρετούν.
241. Στον κάτωθι πίνακα παρουσιάζεται η πολιτική προμηθειών των μεγαλύτερων ανταγωνιστών των μερών για το έτος 2017:

	ΚΕΝΤΡΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ				ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ		
	ΑΡΙΘΜΟΣ	% ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΣ			ΑΡΙΘΜΟΣ	% ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΣ	
		ΕΠΙΒΑΤΩΝ	ΙΧ ΟΧ/ΤΩΝ	ΦΟΡΤΗΓΩΝ		ΕΠΙΒΑΤΩΝ	ΙΧ ΟΧ/ΤΩΝ
FAST FERRIES	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
GOLDEN STAR	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
SEAJETS ³⁸¹	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ANEK ³⁸²	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
MINOAN ³⁸³	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

242. Το ποσοστό των απευθείας πωλήσεων των ανταγωνιστών χωρίς τη διαμεσολάβηση τρίτου, κυμαίνεται σ' ένα ευρύ φάσμα μεταξύ 0% έως [...]. Τέσσερις³⁸⁴ μόνο ανταγωνιστές παρέχουν στους πελάτες τους της δυνατότητα απευθείας επιβίβασης στο πλοίο, χωρίς προηγούμενη επίσκεψη του επιβάτη σε πρακτορείο για την έκδοση έγχαρτου εισιτηρίου.

Z.3. ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΖΗΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΟΛΟΥ/ ΕΙΣΟΔΟΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ

243. Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. και τη μελέτη [...], η επιβατική κίνηση ακτοπολικών γραμμών εσωτερικού εμφανίζει σημαντική μείωση τα τελευταία χρόνια με τον αριθμό των επιβατών να διαμορφώνεται από τα 18,6 εκ. το 2007 σε 13,6 εκ. τη διετία 2012-2013, ενώ την

³⁸⁰ Πρόκειται για τις εταιρίες (με τις αντίστοιχες απαντήσεις τους) MINOAN υπ' αριθ. πρωτ. 6131/20.10.2017, ANEK υπ' αριθ. πρωτ. 6251/26.10.2017, SEAJETS υπ' αριθ. πρωτ. 6416/02.11.2017, Fast Ferries υπ' αριθ. πρωτ. 6138/23.10.2017, Aegean Flying Dolphins υπ' αριθ. πρωτ. 44, 45 και 46/03.01.2018, Aegean Speed Lines υπ' αριθ. πρωτ. 6006/17.10.2017, Golden Star Ferries υπ' αριθ. πρωτ. 6387/01.11.2017, SARONIC FERRIES υπ' αριθ. πρωτ. 6465/06.11.2017, Αγία Μαρίνη υπ' αριθ. πρωτ. 5875/16.10.2017, ΚΑΤΕΡΟΣ υπ' αριθ. πρωτ. 5874/16.10.2017, ΠΑΡΟΣ-ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ υπ' αριθ. πρωτ. 5874/16.10.2017, AQUA MARIA υπ' αριθ. πρωτ. 7821/29.12.2017, Καρθαία – Γούτος υπ' αριθ. πρωτ. 6055/19.10.2017, ΣΚΥΡΟΣ υπ' αριθ. πρωτ. 6745/17.11.2017, ANE ΣΥΜΗΣ υπ' αριθ. πρωτ. 6036/19.10.2017, ΑΓ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΑΟΣ) υπ' αριθ. πρωτ. 6987/29.11.2017, ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ υπ' αριθ. πρωτ. 6972/28.11.2017, ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ υπ' αριθ. πρωτ. 824/2.2.2018 και ΛΑΦΑΣΙ υπ' αριθ. πρωτ. 6612/10.11.2017. Δεν παρείχαν πληροφορίες για το δίκτυο διανομής τους οι εταιρίες: 1) Ναυτική εταιρία Αιγαίου (Sea dreams), 2) ANMEZ – ZANTE, 3) ANE Καλύμνου 4) Καρύστια και 5) Μανούσος.

³⁸¹ Προσκομίστηκε σύμβαση λιμενικών πρακτόρων [...].

³⁸² Τα στοιχεία αφορούν την ANEK και τις θυγατρικές της ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ και ΛΑΝΕ, καθώς και την Κ/Ξια με την SUPERFAST. [...]

³⁸³ [...]

³⁸⁴ Οι ANEK, AEGEAN SPEED LINES, GOLDEN STAR FERRIES και η ΣΚΥΡΟΣ Ν.Ε.

επόμενη τριετία 2014-2016 παρουσίασε μικρή ανάκαμψη και διαμορφώθηκε λίγο πάνω από τα 14 εκ.³⁸⁵.

244. Σύμφωνα με τη μελέτη [...] και βάσει των δηλώσεων τακτικής δρομολόγησης, ο στόλος της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας, περιλαμβανομένων των πλοίων σε σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας και των γραμμών για Ιταλία, έως το 2016 παρουσιάζεται στον ακόλουθο πίνακα.

Εξέλιξη συνολικού στόλου ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας	
Έτος	Αριθμός πλοίων
1994	264
2000	319
2010	230
2016	233
Πηγή: Υ.Ε.Ν. ([...])	

245. Η γνωστοποιούσα³⁸⁶ αναφέρει ότι ιστορικά στο χώρο της ακτοπλοΐας αναδύονται νέα επιχειρηματικά σχήματα, «προερχόμενα είτε από τοπικούς οικονομικούς παράγοντες (π.χ. Levante Ferries, Kefalonian Lines) είτε από εφοπλιστές της ποντοπόρου ναυτιλίας (Golden Star Ferries, Seajets, Λασκαρίδης) είτε από πιθανή επαναδραστηριοποίηση παραγόντων της ακτοπλοΐας που έχουν σταματήσει τη δραστηριοποίησή τους στο παρελθόν (Ventouris Sealines, Strintzis Ferries, Endeavour)». Σύμφωνα με τη γνωστοποιούσα³⁸⁷, κατά τα την περίοδο 2012-2016, ανταγωνίστριες εταιρίες έχουν ιδρυθεί ή/και ενισχύσει το στόλο τους στην ελληνική ακτοπλοΐα.
246. Ενδεικτικά αναφέρονται τα ακόλουθα παραδείγματα:
- Η εταιρία SEAJETS ιδρύθηκε το 1989. Την πενταετία 2012 - 2016 προσέθεσε στο στόλο της 4 ταχύπλοα (από 2 πλοία το 2012, σε 6 ταχύπλοα το 2016), με κύρια δραστηριοποίηση στις Κυκλάδες (από/προς Αττική και από/προς Ηράκλειο Κρήτης).
 - Η GOLDEN STAR FERRIES ιδρύθηκε το 2011 και δραστηριοποιήθηκε στις Κυκλάδες με 1 συμβατικό πλοίο, ενώ ενίσχυσε το στόλο της με ένα ακόμα συμβατικό πλοίο το 2016 και ένα ταχύπλοο το 2017.
 - Η ZANTE FERRIES ξεκίνησε τη δραστηριοποίησή της στις Κυκλάδες το 2011 με ένα πλοίο, ενώ το 2017 πρόσθεσε και δεύτερο, μεταδρομολογώντας το από τις γραμμές του Ιονίου.
 - Η FAST FERRIES ενίσχυσε το στόλο της με δύο συμβατικά πλοία, τα Αικατερίνη (το 2012) και Fast Ferries Andros (το 2015).
 - Οι Kefalonian Lines και Levante Ferries ιδρύθηκαν την περίοδο 2013 – 2014 και δραστηριοποιούνται στις συνδέσεις Πελοποννήσου – Κεφαλονιά.
247. Μετά την ανάπτυξη των προηγούμενων ετών, κατά τα έτη 2015-2017 ο στόλος των μεγαλύτερων επιχειρήσεων στην αγορά της ελληνικής επιβατηγού ακτοπλοΐας παρέμεινε εν

³⁸⁵ Βλ. και 15^η Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα 2016 της εταιρίας XRTC, προσκομισθείσα από τη HSW (6311/30.10.2017).

³⁸⁶ Υπ' αριθ. πρωτ. 5691/09.10.2017.

³⁸⁷ Υπ' αριθ. πρωτ. 4973/11.09.2017, 5691/09.10.2017 και 6322/30.10.2017.

πολλοίς σταθερός, με εξαίρεση το στόλο της GOLDEN STAR FERRIES που τριπλασιάστηκε³⁸⁸:

ΣΤΟΛΟΣ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΣΤΙΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ			
ΕΤΑΙΡΙΑ	2015	2016	2017
HSW	17	18	17
ATTICA	10	10	9
ΣΙ ΤΖΕΤΣ	8	9	7
ANEK	7	7	5
FAST FERRIES N.E.	3	3	3
GOLDEN STAR FERRIES N.E.	1	2	3
ZANTE FERRIES A.N.M.E.Z. A.E.	3	3	3
ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ	2	2	2
ΣΥΝΟΛΟ	51	54	49

Πηγή: στοιχεία που προσκόμισαν οι ακτοπολικές εταιρίες

248. Περαιτέρω, όπως προαναφέρθηκε, κατά το 2015 σημειώθηκε έξοδος της εταιρίας Ναυτική Εταιρεία Λεσβου (NEΛ) Α.Ε. από την ελληνική ακτοπλοία³⁸⁹, με την αποχώρησή της να μη συνοδεύεται από είσοδο «νέας» εταιρίας, πιθανώς λόγω της μειωμένης ζήτησης των σχετικών υπηρεσιών κατά το χρόνο εκείνο³⁹⁰, αλλά κυρίως από ενίσχυση των μεριδίων των ήδη δραστηριοποιούμενων εταιριών της αγοράς, και συγκεκριμένα των συμμετεχουσών που δραστηριοποιούνται στις αγορές του Β. Αιγαίου³⁹¹.
249. Συμπερασματικά³⁹², μετά τη χαμηλής έντασης ανάπτυξη του στόλου τα έτη 2012-2015, είτε με την πρόσκτηση νέων πλοίων είτε με την είσοδο νέων, μικρών σε μέγεθος, ανταγωνιστών, την τριετία 2015 – 2017 δεν σημειώθηκε είσοδος «νέου» ανταγωνιστή στην ελληνική

³⁸⁸ Πηγή: Επεξεργασία από ΓΔΑ προσκομισθέντων στοιχείων με τις υπ' αριθ. πρωτ. 5961/09.10.2017 & 6782/20.11.2017 (ATTICA), 6312/30.10.2017 (HSW), 100/08.01.2018 & 6134/23.10.2017 & 6628/13.11.2017 (SEAJETS), 6138/23.10.2017 (FAST FERRIES), 6387/01.11.2017 (GOLDEN STAR FERRIES), 6251/26.10.2017 (ANEK), 714/30.01.2018 & www.ctview.gr (ZANTE) και 6131/20.10.2017 (MINOAN).

³⁸⁹ Βλ. 14η Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοία 2015 (προσκομισθείσα από τη HSW, 6311/30.10.2017) σύμφωνα με την οποία α) το 2015 η NEΛ κηρύχθηκε έκπτωτη από ενδοκυκλαδικά δρομολόγια, ενώ «κατά τον ίδιο τρόπο η NEΛ έχασε στα τέλη του 2014 και νωρίτερα φέτος και άλλα δρομολόγια και βρέθηκε έτσι αποστερημένη πεδίου εσόδων εάν εξαίρεσει κανείς τις ναυλώσεις πλοίων της στο εξωτερικό...» και β) ο στόλος της εταιρίας (Ιούνιος 2014), δραστηριοποιούνταν μεταξύ άλλων με 4 συμβατικά και 2 ταχύπλοα σε Κυκλάδες/Β.Αιγαίο/Σποράδες, 2 συμβατικά σε Κυκλάδες/Δωδεκάνησα, ενώ εκμίσθωνε τα λοιπά πλοία της. Αντίστοιχα, όπως προκύπτει από τα προσκομισθέντα από το Υπουργείο στοιχεία (υπ' αριθ. πρωτ. 6302/27.10.2017), για το έτος 2015, η Ν.Ε.Λ. δραστηριοποιήθηκε με τακτική δρομολόγηση έως το Φεβρουάριο 2015 στη γραμμή Πειραιά – Σύρο – Ικαρία – Φούρνοι - Σάμο, ενώ κηρύχθηκε έκπτωτη των τριών συμβάσεων δημόσιας ανάθεσης που εξυπηρετούσε (με αποφάσεις του Υπουργείου στις 25.05.2015 και 19.06.2015).

³⁹⁰ Βλ. 15^η Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοία 2016 της εταιρίας XRTC.

³⁹¹ Βλ. 15^η Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοία 2016 της εταιρίας XRTC, Ενότητα «επισημάνσεις», όπου αναφέρεται για τη μεν ATTICA ότι «[ο]ι επενδύσεις του παρελθόντος σε συνδυασμό με τη στρατηγικής σημασίας σύμπλευση με την ANEK μέσω της κοινοπραξίας τους αλλά και την αποχώρηση της NEΛ αποτελούν τις κύριες παραμέτρους που δίνουν στην εταιρία δυνατότητες αλματώδους ανάπτυξης», ενώ αντίστοιχα για τη HSW ότι το 2016 είναι «[χ]ροιά ευκαιριών για την Hellenic Seaways αφού μαζί με τα νέα πλοία της μπορεί να φτάσει σε επίπεδα ρεκόρ δεκαετίας... Η εταιρία επωφελείται πολύ από την έξοδο της NEΛ από τον ακτοπολικό χάρτη, πέραν άλλων εταιριών που αποχώρησαν τα προηγούμενα χρόνια».

³⁹² Βλ. προαναφερθέντα στοιχεία και 14^η Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοία 2015, 15^η Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοία 2016 και 16^η Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοία 2017 της εταιρίας XRTC, προσκομισθείσες από τη HSW (6311/30.10.2017).

ακτοπλοΐα, ενώ καμία από τις εταιρίες του κλάδου δεν αύξησε σημαντικά το στόλο της μέχρι το 2017, με την εξαίρεση της GOLDEN STAR FERRIES.

Z.4. ΕΜΠΟΔΙΑ ΕΙΣΟΔΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

250. Σύμφωνα με τη μελέτη [...], μετά την απελευθέρωση το 2001 του τομέα των θαλασσίων ενδομεταφορών με την άρση του cabotage [βλ. ανωτέρω υπό Δ], ως συνέπεια της εφαρμογής της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών και στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, επιτρέπεται σε οποιαδήποτε εταιρία με έδρα την Ε.Ε. να δρομολογήσει πλοία και στις ελληνικές θάλασσες. Μπροστά σε αυτή την εξέλιξη, αρκετές ελληνικές ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις επιτάχυναν τα επενδυτικά τους προγράμματα και προχώρησαν στον εκσυγχρονισμό και την ανανέωση του στόλου τους και στην αναβάθμιση των παρεχόμενων από μέρους τους υπηρεσιών. Παρά την άρση, ωστόσο, του ισχυρότερου νομικού εμποδίου εισόδου στην εγχώρια αγορά, η είσοδος νέων επιχειρήσεων δεν είναι ευχερής ιδίως «λόγω των υψηλών κεφαλαίων που απαιτούνται για την αγορά πλοίων».

Z.4.1. Η άποψη των μερών

251. Σύμφωνα με την ΑΤΤΙΚΑ³⁹³, «[μ]ε τη σταδιακή απελευθέρωση του κλάδου δυνάμει του Ν. 2932/2001, σε συμμόρφωση με τον Κανονισμό 3577/1992, και την κατάργηση της υποχρέωσης λήψης προηγούμενης άδειας σκοπιμότητας, έχουν αρθεί τα νομικά εμπόδια εισόδου στην αγορά παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς προσώπων και οχημάτων. Κάθε ευρωπαίος πλοιοκτήτης/εταιρεία επιβατηγών και φορτηγών πλοίων (Ro-Pax - Ro-Ro) που δικαιούται να δραστηριοποιείται στην αντίστοιχη ακτοπλοϊκή αγορά της χώρας προέλευσής του, έχει δυνατότητα δραστηριοποίησης στην Ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά υπό τους ίδιους όρους και προϋποθέσεις με μία Ελληνική εταιρεία. Κατά συνέπεια δεν υφίστανται ούτε νομικά ούτε πραγματικά εμπόδια εισόδου στην αγορά, καθόσον ευρωπαϊκές εταιρείες τέτοιου τύπου έχουν ήδη τα πάγια (πλοία), τα δίκτυα διανομής και λόγω μεγέθους τις συνέργειες ώστε να εισέλθουν με σχετική ευκολία στην αγορά και με περιορισμένο κόστος επένδυσης».
252. Σύμφωνα με την εταιρία³⁹⁴, το ετήσιο κόστος ναύλωσης πλοίου κυμαίνεται από 1,3 έως 3,7 εκ. ευρώ για «γυμνό πλοίο» (bareboat charter), το κόστος αγοράς μεταχειρισμένου με επένδυση κατ' ελάχιστο από 1 έως 8 εκ. ευρώ για πλοίο μιας σχετικής ηλικίας, ενώ για την απόκτηση ή ναυπήγηση σύγχρονων πλοίων, όπως αυτά του δικού της στόλου, το κόστος είναι υψηλότερο, προϋποθέτει τη διασφάλιση χρηματοδότησης με ίδια ή ξένα κεφάλαια και απαιτεί την κατοχή τεχνογνωσίας για τη ναυπήγηση πλοίου κατάλληλου για τις συνθήκες των ελληνικών θαλασσών και λιμένων. Δραστηριοποίηση σε μία αγορά είναι δυνατή και μέσω της μεταδρομολόγησης υφιστάμενου πλοίου, η οποία δεν απαιτεί σχετική επένδυση. Κατά την εκτίμηση της εταιρίας, για την επιτυχή είσοδο στην αγορά, δεν είναι αναγκαία η δημιουργία δικτύου πωλήσεων και διανομής, ούτε η διενέργεια διαφημιστικών δαπανών, καθώς η προώθηση πωλήσεων και η έκδοση εισιτηρίων γίνεται από το ήδη υφιστάμενο δίκτυο πρακτορείων/ ταξιδιωτικών γραφείων, οπότε τα σχετικά κόστη είναι περιορισμένα. Οι οικονομίες κλίμακας, η δέσμη δρομολογίων και η καλύτερη εκμετάλλευση της χωρητικότητας των πλοίων βελτιώνουν μεν την απόδοση μιας

³⁹³ Γνωστοποίηση 1.

³⁹⁴ Υπ' αριθ. πρωτ. 5691/09.10.2017.

εταιρίας μέσω επιμερισμού των σταθερών εξόδων, αλλά δεν συνιστούν εμπόδια εισόδου στην αγορά.

253. Η HSW αναφέρει³⁹⁵ ότι δεν υφίστανται νομικά εμπόδια εισόδου και ότι ο χρόνος που απαιτείται από το χρόνο λήψης της απόφασης δρομολόγησης ενός νέου πλοίου μέχρι το χρόνο της πρώτης πλεύσης κυμαίνεται συνήθως μεταξύ 4 έως 8 μηνών. Κατά την ίδια, το κόστος ενός πλοίου «διαφέρει ανάλογα με την γραμμή δρομολόγησης και την αγορά στην οποία θέλει να απευθυνθεί η κάθε ακτοπλοϊκή εταιρεία. Τα υφιστάμενα πλοία που δραστηριοποιούνται αυτή την περίοδο στις επηρεαζόμενες αγορές κυμαίνονται από 5,0 εκ. έως 60 εκ. €». Επισημαίνει, επίσης, ότι οι περιπτώσεις ναυλωμένων πλοίων στην ελληνική ακτοπλοΐα είναι ελάχιστες, λόγω του σημαντικού εμποδίου που δημιουργεί η διαφορετική φορολογική αντιμετώπισή τους σε σχέση με τα ιδιόκτητα πλοία. Παραθέτει δε σχετικό παράδειγμα³⁹⁶, σύμφωνα με το οποίο ένα πλοίο 17 χιλ. περίπου κόρων ολικής χωρητικότητας (Κ.Ο.Χ.), το οποίο πραγματοποιεί έσοδα εκμετάλλευσης 14 εκ. ευρώ και καθαρά αποτελέσματα 450 χιλ. ευρώ, υπόκειται σε φορολογία α) εφόσον είναι ιδιόκτητο βάσει κόρων, οπότε το οφειλόμενο ποσό ανέρχεται σε 7 χιλ. ευρώ³⁹⁷ περίπου και β) φορολογία 29% επί των καθαρών αποτελεσμάτων, εφόσον είναι ναυλωμένο, οπότε το αντίστοιχο ποσό διαμορφώνεται στις 130 χιλ. ευρώ περίπου.
254. Ως προς τα λοιπά κόστη, η HSW³⁹⁸ εκτιμά ότι το κόστος οργάνωσης δικτύου πώλησης εισιτηρίων είναι ιδιαίτερα χαμηλό στον ακτοπλοϊκό κλάδο. Επιπρόσθετα, ισχυρίζεται ότι ναι μεν οι μεγάλες εταιρείες του κλάδου έχουν τα πλεονεκτήματα των οικονομιών κλίμακας και της ισχυρής εταιρικής ταυτότητας, αλλά επιβαρύνονται από ιδιαίτερα υψηλό δανεισμό και σημαντικά κόστη επενδύσεων και λειτουργίας, σε αντίθεση με τις μικρότερες εταιρείες, οι οποίες χαρακτηρίζονται από μεγαλύτερη ευελιξία στη δυνατότητα λήψης αποφάσεων, χαμηλότερες επενδύσεις και σχεδόν μηδενικό δανεισμό.

Z.4.2. Η άποψη των ανταγωνιστών των μερών

255. Πέραν των συμμετεχουσών, η ΓΔΑ απευθύνθηκε στις ακτοπλοϊκές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στις σχετικές αγορές. Στόχος της έρευνας ήταν να εκτιμηθούν τα πραγματικά και τα νομικά εμπόδια εισόδου και να πιθανολογηθεί εάν οι εξεταζόμενες επηρεαζόμενες αγορές αποτελούν, μεμονωμένα ή στο σύνολό τους, κερδοφόρα δραστηριότητα, για κάθε μία επιμέρους επηρεαζόμενη αγορά στην οποία εκάστη ερωτώμενη εταιρία:
- (α) έχει δραστηριοποιηθεί την τριετία 2015 - 2017 ή
 - (β) δεν έχει δραστηριοποιηθεί παρότι εξέτασε τη σχετική δυνατότητα ή
 - (γ) εξετάζει τη δυνατότητα να δραστηριοποιηθεί την επόμενη διετία.
256. Η πλειονότητα των ανταγωνιστών³⁹⁹ δήλωσαν ότι δεν δραστηριοποιούνται στις επηρεαζόμενες αγορές ούτε εξετάζουν ή έχουν εξετάσει τη δραστηριοποίησή τους.

³⁹⁵ Υπ' αριθ. πρωτ. 6312/30.10.2017.

³⁹⁶ Υπ' αριθ. πρωτ. 7279/11.12.2017.

³⁹⁷ Για τα ιδιόκτητα πλοία, στους πρώτους 100 ΚΟΧ κάθε πλοίου αναλογεί φόρος 71 € και για κάθε επιπλέον ΚΟΧ αναλογεί φόρος 1 €. Για τα πλοία που εκτελούν πλόες στην εσωτερική ακτοπλοΐα αναλογεί και συνολική έκπτωση 60%.

³⁹⁸ Υπ' αριθ. πρωτ. 6312/30.10.2017.

³⁹⁹ 1) Aegean Flying Dolphins (υπ' αριθ. πρωτ. 44, 45 και 46/03.01.2018) όπου «...Σε καμία επηρεαζόμενη αγορά δεν έχουμε δραστηριοποιηθεί την τελευταία τριετία, ούτε εξετάσαμε ποτέ την σχετική δυνατότητα ούτε εξετάζουμε την δυνατότητα να δραστηριοποιηθούμε την επόμενη διετία. ...», 2) Aegean Speed Lines (υπ' αριθ. πρωτ.

257. Η εταιρία MINOAN⁴⁰⁰ δήλωσε ότι [...]. Κατά την εκτίμησή της, το συνολικό κόστος εισόδου [...]. Λόγω της πολύ καλής φήμης που απολαμβάνει στην εγχώρια και διεθνή αγορά, της αναγνωρισιμότητας, της εμπιστοσύνης και της προτίμησης στο σήμα της, της διαρκούς και επιλεγμένης προβολής της, της ύπαρξης ευρέος και αξιόλογου δικτύου πώλησης εισιτηρίων, αλλά και της αξιοπιστίας, της συνέπειας και της ποιότητας στην εκτέλεση των υπηρεσιών της, εκτιμά ότι με στοχευμένη εμπορική πολιτική, σε συνδυασμό με την άριστη κατάσταση και την άρτια συντήρηση των πλοίων που διαθέτει, θα επιτύχει να ισχυροποιήσει τη θέση της και να εξασφαλίσει σημαντικό μερίδιο της όποιας αγοράς επιλέξει να εισέλθει, σε εύλογο χρονικό διάστημα. Εκτιμά, συνακόλουθα, ότι τυχόν είσοδός της σε κάποιο/ -α από τις επηρεαζόμενες αγορές [...]. Εξάλλου, η [...], είτε μέσω της διαδικασίας τακτικής δρομολόγησης είτε μέσω της έκτακτης δρομολόγησης πλοίου, ενώ οι περιορισμοί που υπάρχουν στις λιμενικές υποδομές της Αττικής και των επηρεαζόμενων νησιών εκτιμώνται ως διαχειρίσιμοι, και σε κάθε περίπτωση δεν δύνανται να επηρεάσουν ουσιωδώς την απόφαση της να δρομολογήσει πλοίο σε κάποια γραμμή.
258. Η εταιρία SEAJETS⁴⁰¹ εκτιμά ότι γι' αυτήν η είσοδος σε μία νέα γραμμή με ταχύπλοα [...] ⁴⁰². [...].
259. Ως πραγματικά εμπόδια εισόδου, η εταιρία αναφέρει [...] ⁴⁰³, [...] ⁴⁰⁴, [...]
260. Η εταιρία Fast Ferries⁴⁰⁵ ως προς τα πραγματικά εμπόδια εισόδου ανέφερε ότι το κόστος αγοράς πλοίου ποικίλει σε μεγάλο βαθμό και δεν μπορεί να προκαθοριστεί, ενώ το κόστος οργάνωσης δικτύου πωλήσεων δεν είναι σημαντικό, όταν η είσοδος σε μία αγορά γίνεται από εταιρία ήδη οργανωμένη. Κατά την εκτίμηση της, το κόστος οργάνωσης δικτύου πωλήσεων για μία νεοεισερχόμενη εταιρία και το διαφημιστικό κόστος δεν είναι δυνατό να προσδιοριστούν, ενώ η λιμενική υποδομή μπορεί να αποτελέσει παράγοντα που ενδεχομένως να μην επιτρέψει την

6006/17.10.2017) όπου «...Δεν επιδιώξαμε νέα δρομολόγηση την τελευταία τριετία. ...», 3) SARONIC FERRIES (υπ' αριθ. πρωτ.6465/06.11.2017) όπου «...Δεν αφορά την Κοινοπραξία Πλοίων Σαρωνικού...», 4) Αγία Μαρίνη (υπ' αριθ. πρωτ. 5875/16.10.2017), 5) ΚΑΤΕΡΟΣ (υπ' αριθ. πρωτ. 5874/16.10.2017), 6) ΠΑΡΟΣ-ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (υπ' αριθ. πρωτ. 5873/16.10.2017), ομοίως και οι τρεις, «...Η Εταιρεία μας δραστηριοποιείται σε άγονες Γραμμές στις οποίες λαμβάνει μέρος σε διαγωνισμό του Υπουργείου Ναυτιλίας ανά χρόνο. ...», 7) AQUA MARIA (υπ' αριθ. πρωτ.-7821/29.12.2017) όπου «... Δεν μας αφορά το συγκεκριμένο σημείο διότι δεν έχουμε ούτε εξετάζουμε να έχουμε στο μέλλον καμία δραστηριότητα στα εν λόγω νησιά ή αγορές ...», 8) Καρθαία – Γούτος (υπ' αριθ. πρωτ.6055/19.10.2017) όπου «...Ουδέποτε έχουμε δραστηριοποιηθεί κατά το παρελθόν στη συγκεκριμένη αγορά και ούτε εξετάζουμε την δραστηριοποίησή μας εκεί την επόμενη διετία...», 9) ΛΑΦΑΣΙ (υπ' αριθ. πρωτ. 6612/10.11.2017) όπου «...Αναφορικά με τα ανωτέρω ερωτήματα δηλώνουμε ότι η εταιρεία μας ουδέποτε δραστηριοποιήθηκε στις εν λόγω ακτοπλοϊκές γραμμές, αλλά ούτε και πότε σχεδίασε την επέκταση και είσοδο της σε αυτές...», 10) ANE ΣΥΜΗΣ (υπ' αριθ. πρωτ. 6036/19.10.2017) όπου «...Προς το παρόν δεν υπάρχει σχεδιασμός αλλαγής στην δραστηριοποίηση των πλοίων μας...», 11) ΑΓ.ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ-ΣΑΟΣ (υπ' αριθ. πρωτ. 6987/29.11.2017) όπου «...Το πλοίο της εταιρίας μας δεν πραγματοποιεί δρομολόγιο μεταξύ των επηρεαζόμενων νησιών ή τις επηρεαζόμενες αγορές», 12) ANEK (υπ. αριθ. πρωτ.6251/26.10.2017) η οποία δηλώνει ότι κατά την εξεταζόμενη περίοδο [...]. Οι εταιρίες ΣΚΥΡΟΣ Ν.Ε., Ναυτική Εταιρία Αιγαίου (Sea dreams), ANMEZ – ZANTE, ANE Καλύμνου, Δωδεκάνησος, Καρύστια και Μικρές Κυκλάδες δεν απάντησαν την εν λόγω ερώτηση.

⁴⁰⁰ Υπ' αριθ. πρωτ.6366/31.10.2017.

⁴⁰¹ Υπ' αριθ. πρωτ.7095/04.12.2017.

⁴⁰² Ο στόλος της SEAJETS, την 31^η.01.2018 αποτελούνταν από δεκαοκτώ (18) πλοία (14 ταχύπλοα και 4 συμβατικά), ενώ το 2017 στην ελληνική ακτοπλοΐα δραστηριοποιήθηκε με επτά (7) πλοία (6 ταχύπλοα και 1 συμβατικό).

⁴⁰³ Συγκεκριμένα, η εταιρία αναφέρει [...]

⁴⁰⁴ Υπ' αριθ. πρωτ. 7095/04.12.2017.

⁴⁰⁵ Υπ' αριθ. πρωτ.6138/23.10.2017.

εκτέλεση δρομολογίων, στις ώρες που τα αιτείται η ακτοπλοϊκή εταιρία. Συγκεκριμένα, λόγω των προβλημάτων των λιμενικών εγκαταστάσεων που υπάρχουν στα νησιωτικά λιμάνια και στη Ραφήνα για την Αττική, οι ώρες δρομολογίων που τελικά θα εγκριθούν κατά τη διαδικασία δρομολόγησης πλοίου, ενδεχομένως να μην είναι οι επιθυμητές από την ακτοπλοϊκή εταιρία, καθώς παρατηρείται συχνά τα δηλωθέντα από τις ακτοπλοϊκές ωράρια να συμπίπτουν, οπότε αυτές καλούνται να προβούν σε εκατέρωθεν διορθώσεις ώστε να βρεθεί κοινά αποδεκτή λύση. Εάν αυτό δεν καταστεί εφικτό, το Υπουργείο Ναυτιλίας μπορεί να προβεί σε επιβολή ωραρίων δρομολογίων σύμφωνα με τις παρατηρήσεις των λιμενικών αρχών. Η εταιρία τονίζει ιδιαίτερα την πρακτική που ακολουθείται τα τελευταία χρόνια, ήτοι να δηλώνονται νόμιμα δρομολογήσεις που δεν θα υλοποιηθούν, τόσο από συμβατικά όσο και από ταχύπλοα πλοία, με αποτέλεσμα το λιμάνι της Ραφήνας να αδυνατεί να εξυπηρετήσει όλες αυτές τις δηλώσεις και να παρατηρούνται καθυστερήσεις στην έγκριση των δρομολογίων.

261. Κατά τη Golden Star Ferries⁴⁰⁶, δεν υφίσταται δυσκολία έγκρισης δρομολόγησης εφόσον τα αιτούμενα δρομολόγια κατατεθούν εμπρόθεσμα στο Υπουργείο, με την προϋπόθεση τα πλοία να φέρουν Ευρωπαϊκή Σημαία και να είναι κατάλληλα για την εξυπηρέτηση του δρομολογίου. Ρυθμιστική παρέμβαση του Υπουργείου υπάρχει μόνο εάν, κατόπιν υποδείξεων των Λιμενικών Αρχών, υπάρχει αντικειμενική δυσκολία ταυτόχρονης εξυπηρέτησης επιβατών από τα ζητούμενα λιμάνια προσέγγισης. Για τους ημεδαπούς καταναλωτές, η φήμη της εταιρίας στον κλάδο παίζει σημαντικό ρόλο και μπορεί να θεωρηθεί ως πραγματικό εμπόδιο εισόδου, καθώς ειδικά οι συχνοί επιβάτες επιλέγουν να ταξιδεύουν με συγκεκριμένα πλοία. Οι αλλοδαποί επιβάτες επικεντρώνονται και σε άλλους παράγοντες, όπως η ώρα αναχώρησης, η διάρκεια του ταξιδιού, ο ναύλος και το σήμα (αναγνωρισιμότητα) της εταιρίας.

Z.4.3. Αξιολόγηση

262. Η άρση του cabotage σε συνδυασμό με την κατάργηση του καθεστώτος αδειών σκοπιμότητας ήρε το βασικότερο νομικό εμπόδιο εισόδου στην αγορά. Η απουσία εισόδου «νέου» ανταγωνιστή στην ελληνική ακτοπλοΐα τα τελευταία έτη εξηγείται εν μέρει από την οικονομική κρίση και εν μέρει από την ύπαρξη άλλων νομοθετικών ή και πραγματικών εμποδίων. Αναλυτικά:
263. Το κόστος αγοράς πλοίου αποτελεί μια ιδιαίτερα υψηλή επένδυση, παρότι οι εκτιμήσεις ανά εταιρία αναφορικά με το ακριβές ποσό που απαιτείται για την αγορά πλοίου παρουσιάζουν μεγάλο εύρος κατά τα προαναφερθέντα, από 1 έως 100 εκ.. Περαιτέρω, η ναύλωση πλοίου δε φαίνεται να είναι η προτιμητέα μέθοδος δραστηριοποίησης, καθώς με βάση τα προσκομισθέντα από τις εταιρίες στοιχεία⁴⁰⁷, από το σύνολο των 77 πλοίων με τα οποία δραστηριοποιούνται οι κυριότερες εταιρίες στο Αιγαίο, μόλις 3 είναι ναυλωμένα, ενώ όλα τα υπόλοιπα είναι ιδιόκτητα, πιθανολογείται λόγω της διαφορετικής φορολογικής αντιμετώπισης των ναυλωμένων έναντι των ιδιόκτητων πλοίων. Ως εκ τούτου, το ύψος της απαιτούμενης επένδυσης για την αγορά πλοίου δύναται να λειτουργήσει ως πραγματικό εμπόδιο εισόδου στην αγορά, ειδικά κατά την υπάρχουσα οικονομική συγκυρία στην Ελλάδα.
264. Ειδικότερα, η οικονομική συγκυρία στη χώρα δύναται να επηρεάζει τόσο την πρόθεση όσο και τη δυνατότητα εισόδου στην αγορά. Συγκεκριμένα, η ελκυστικότητα της επένδυσης μειώνεται στο

⁴⁰⁶ Υπ' αριθ. πρωτ.6387/01.11.2017.

⁴⁰⁷ Βλ. Παράρτημα 2.

βαθμό που παρατηρείται μείωση της εγχώριας ζήτησης⁴⁰⁸ για ακτοπλοϊκές μετακινήσεις την περίοδο της οικονομικής κρίσης, καθώς και λόγω των δυσχερειών ανεύρεσης χρηματοδότησης από το τραπεζικό σύστημα για την υλοποίηση επενδύσεων μεγάλου ύψους. Σημειώνεται, ωστόσο, ότι καταγράφονται περιπτώσεις αύξησης του στόλου ακτοπλοϊκών εταιριών, όπως της εταιρίας SEAJETS πρόσφατα η οποία αύξησε σημαντικά το στόλο της [βλ. κατωτέρω υπό Ζ.5.], και της εταιρίας GOLDEN STAR FERRIES κατά την τριετία 2015-2016 η οποία είχε τριπλασιάσει το στόλο της. Κατά τις εκτιμήσεις δε αρκετών εταιριών και φορέων του κλάδου [βλ. κατωτέρω υπό Ζ.5.1.], αναμένεται ανάκαμψη της ζήτησης στην ακτοπλοΐα τα επόμενα έτη, λόγω της αναμενόμενης αύξησης στην κίνηση τόσο των αλλοδαπών όσο και των ημεδαπών τουριστών, που δύναται να επηρεάζει θετικά την ανάπτυξη του στόλου.

265. Η περίπτωση της μεταδρομολόγησης, ήτοι της εισόδου σε ένα δρομολόγιο με ταυτόχρονη αποχώρηση από άλλο, η οποία δεν απαιτεί νέο πλοίο, δεν ενισχύει συνολικά τη θέση μιας εταιρίας στον κλάδο, ενώ η επιχειρηματική απόφαση για προσφυγή σε αυτή εξαρτάται από το «μείγμα» των προορισμών ή τη δέσμη δρομολογίων (*product mix*) που εξυπηρετεί η εταιρία (αντικατάσταση ενός δρομολογίου με κάποιο περισσότερο «εμπορικό» ή/και κερδοφόρο, αντικατάσταση μιας ζημιόγυνας γραμμής με μία κερδοφόρα). Εν γένει, πρόκειται για συνήθη μεν πρακτική των εταιριών⁴⁰⁹, ωστόσο όχι σε μεγάλη έκταση και ως προς μη γειτονικά νησιά, με συνέπεια να μην αλλάζει δραστικά ο χάρτης των ακτοπλοϊκών συνδέσεων και των δραστηριοποιούμενων σε αυτές εταιριών όπως προκύπτει κάθε έτος από τις αιτήσεις τακτικής δρομολόγησης και τις αλλαγές στα αρχικά δηλωθέντα δρομολόγια (όπως ενδεικτικά έκτακτες δρομολογήσεις, τροποποιήσεις δρομολογήσεων, επεκτάσεις δρομολογήσεων). Από την επεξεργασία στοιχείων σχετικών με τη διαχρονικότητα της εξυπηρέτησης των 52 νησιών τα οποία προσεγγίζουν οι συμμετέχουσες⁴¹⁰, προκύπτει ότι δεν υπάρχουν σημαντικές διαφοροποιήσεις για την περίοδο 2012-2017 ως προς τον αριθμό και την ταυτότητα των εταιριών που τα προσεγγίζουν [βλ. αναλυτικά Παραρτήματα 17 και 18]. Έτσι, η ΑΤΤΙCΑ δραστηριοποιείται στο σύνολο σχεδόν των επηρεαζόμενων 61 δρομολογίων (ζεύγη λιμένων)⁴¹¹ τουλάχιστον από το 2012, συστηματική είναι η παρουσία και της ΗSW στα εν λόγω δρομολόγια, ενώ δεν παρατηρούνται σημαντικές διαφοροποιήσεις ως προς τις ανταγωνίστριες εταιρίες.
266. Εξάλλου, η διαδικασία τακτικής δρομολόγησης, όπως περιγράφεται ανωτέρω [υπό Δ], δημιουργεί κατ' αρχήν μια χρονική υστέρηση μεταξύ της απόφασης εισόδου στην αγορά και της έναρξης δραστηριοποίησης μέσω της εκτέλεσης των δρομολογίων, η οποία δεν είναι αμελητέα, αν ληφθούν υπόψη το ύψος της επένδυσης που απαιτείται για την αγορά ενός πλοίου, ο χρόνος «δέσμευσης» του επενδεδυμένου ποσού μέχρι την έναρξη είσπραξης εσόδων από τη δρομολόγηση και η αβεβαιότητα ως προς τις συνθήκες που δύναται να επικρατούν στη συγκεκριμένη αγορά μετά από 14 περίπου μήνες, ήτοι μετά την παρέλευση του εκτιμώμενου

⁴⁰⁸ Σύμφωνα με τη Γνωστοποίηση 1, η συντριπτική πλειοψηφία των πελατών είναι Έλληνες.

⁴⁰⁹ Βλ. μελέτη της [...] όπου αναφέρεται ότι «...σε αρκετές περιπτώσεις παρουσιάζονται αποκλίσεις από τις αρχικές υποβληθείσες δηλώσεις, καθώς οι εταιρείες συνήθίζουν να μεταθέτουν πλοία από τη μία γραμμή στην άλλη στα πλαίσια των επιχειρηματικών τους σχεδίων, υποβάλλοντας σε αυτές τις περιπτώσεις τις απαιτούμενες από το νόμο τροποποιήσεις, συμπληρώσεις ή ανακλήσεις δηλώσεων δρομολόγησης».

⁴¹⁰ Από αυτά, τα 13 προσεγγίζονται και από τις δύο, 17 από την ΑΤΤΙCΑ και 22 από τη ΗSW.

⁴¹¹ Η γνωστοποιούσα εκτελεί δρομολόγια στα 57 από τα 61 επηρεαζόμενα δρομολόγια τουλάχιστον από το 2012 έως και το 2017. Αντίστοιχα, η ΗSW εκτελεί τα 43 εξ αυτών, βάσει στοιχείων περίοδο 2015-2017 (υπ' αριθ. πρωτ. 7222/07.12.2017). Βλ. και Παράρτημα 9.

χρόνου αναμονής από την υποβολή της δήλωσης δρομολόγησης έως την έναρξη εκτέλεσης των δρομολογίων.

267. Η δυνατότητα αλλαγών στα δηλωθέντα δρομολόγια μειώνει τυχόν χρονική υστέρηση μεταξύ απόφασης εισόδου και δρομολόγησης για ήδη δραστηριοποιούμενες εταιρίες και αυξάνει το επίπεδο ανταγωνισμού σε αγορές όπου παρατηρούνται μεταδρομολογήσεις και επεκτάσεις, δύναται ωστόσο να λειτουργεί αποτρεπτικά στην είσοδο νέων ανταγωνιστών, καθώς αυξάνει σημαντικά την αβεβαιότητα σχετικά με τις συνθήκες ανταγωνισμού στην ακτοπλοϊκή αγορά⁴¹². Σύμφωνα με τα προσκομισθέντα στοιχεία από το Υπουργείο⁴¹³, το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών συνεδρίασε οκτώ φορές στο διάστημα Ιανουαρίου – Οκτωβρίου 2017, με αντικείμενο συζήτησης αιτήσεις τροποποιήσεων, περικοπών ή διακοπών κ.α. δρομολογίων «τρέχουσας δρομολογιακής περιόδου», «ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας» και «επόμενης δρομολογιακής περιόδου», με τη γνωμοδότηση να είναι στην πλειονότητα των περιπτώσεων θετική.
268. Η ώρα αναχώρησης (και κατ' επέκταση άφιξης στον προορισμό) κάθε πλοίου/εταιρίας (ήδη δραστηριοποιούμενων και νεοεισερχόμενων στη διαδρομή) καθορίζεται, κατά τη διαδικασία τακτικής δρομολόγησης, μετά την υποβολή όλων των αιτημάτων των εταιριών που επιθυμούν να δραστηριοποιηθούν στη γραμμή, λαμβάνοντας υπόψη τυχόν περιορισμούς των εκάστοτε λιμενικών υποδομών. Το ίδιο ισχύει και για τυχόν έκτακτες δρομολογήσεις, τροποποιήσεις δρομολογίων, επεκτάσεις κ.λπ. Το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο δεν προβλέπει την κατά προτεραιότητα αποδοχή των αιτήσεων των ήδη δραστηριοποιούμενων στη γραμμή εταιριών σε σχέση με τις αιτήσεις εταιριών που για πρώτη φορά επιθυμούν να εισέλθουν στο δρομολόγιο, και ως εκ τούτου σε περίπτωση σύμπτωσης επιδιώκεται η επίτευξη κατ' αρχήν συναίνεσης μεταξύ των εταιριών ως προς τις ώρες αναχωρήσεων και αφίξεων [βλ. ανωτέρω υπό Δ.1.].
269. Η ώρα αναχώρησης και άφιξης των πλοίων αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους λόγους επιλογής ενός δρομολογίου από τους καταναλωτές [βλ. ανωτέρω υπό Ζ.1.2.2.] και, ως εκ τούτου, η επιλογή των πλέον εμπορικών ωρών ανάλογα με τον προορισμό είναι κρίσιμη για τις ακτοπλοϊκές εταιρίες, με αποτέλεσμα τα δρομολόγια των πλοίων να συγκεντρώνονται και συνακόλουθα τα σχετικά αιτήματα των εταιριών να αφορούν στις δημοφιλείς ώρες αναχώρησης ανά προορισμό⁴¹⁴. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι την καλοκαιρινή περίοδο 2017 η ΑΤΤΙΚΑ⁴¹⁵ αναχωρούσε καθημερινά στις 07:30 από Πειραιά για Σύρο – Μύκονο και η ΗΣW στις 07:35. Αντίστοιχα, η ΗΣW αναχωρούσε κάθε Πέμπτη και Παρασκευή στις 21:00 από Πειραιά για Χίο – Μυτιλήνη, με την ΑΤΤΙΚΑ να εκτελεί τα παρόμοια δρομολόγια κάθε Πέμπτη στις 20:00 και κάθε Παρασκευή στις 21:00, ενώ όπως προκύπτει από τη Γνωμοδότηση του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών με αριθ. 08/25.10.2017⁴¹⁶, για τη περίοδο από 01.04.2018 έως και 31.10.2018 αποφασίστηκε η εκτέλεση των δηλωθέντων προγραμμάτων 8 δρομολογίων από το λιμένα της

⁴¹² Βλ. υπ' αριθ. πρωτ. 6138/23.10.2017 επιστολή Fast Ferries όπου αναφέρει ότι «[π]εριττό βέβαια να αναφερθούμε για το τί σημαίνει για μία εταιρεία να μην γνωρίζει ούτε καν σήμερα, 20/10, τα δρομολόγια της επόμενης δρομολογιακής περιόδου, αλλά και για τα νησιά μας, τις τοπικές κοινωνίες και τον τουρισμό μας».

⁴¹³ Υπ' αριθ. πρωτ. 6302/27.10.2017.

⁴¹⁴ Βλ. υπ' αριθ. πρωτ. 6131/20.10.2017 επιστολή της ΜΙΝΟΑΝ και υπ' αριθ. πρωτ. 6138/23.10.2017 επιστολή της Fast Ferries.

⁴¹⁵ Υπ' αριθ. πρωτ. 5691/09.10.2017.

⁴¹⁶ Βλ. «Θέμα 07: Καθορισμός δρομολογίων Ε/Γ-Ο/Γ, Ε/Γ-Ο/Γ-Τ/Χ και Ε/Γ-Τ/Χ πλοίων γραμμής Ραφήνας - Κυκλάδων δρομολογιακής περιόδου 2017-2018».

Ραφήνας στην πρωινή ζώνη με δέκα λεπτά διαφορά στην ώρα αναχώρησης, με έναρξη στις 07:10 και λήξη στις 08:25⁴¹⁷.

270. Η κρισιμότητα της ώρας αναχώρησης για την απόφαση δρομολόγησης πλοίου σε συγκεκριμένη αγορά καταδεικνύεται και από την περίπτωση της Golden Star Ferries, μετά την απόφαση του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών να εγκρίνει το αίτημα της για δρομολόγηση δύο συμβατικών πλοίων από το Ηράκλειο προς τη Ραφήνα και το αντίστροφο, με ενδιάμεσους σταθμούς νησιά των Κυκλάδων, με ώρα αναχώρησης ωστόσο, όχι στις 07.45π.μ. που είχε αιτηθεί η εταιρία, αλλά κατ' επιλογή της είτε στις 06.30π.μ. είτε στις 09.30π.μ., ήτοι ώρες που σύμφωνα με την εταιρία είναι «αντιεμπορικές και μη ανταγωνιστικές» σε σύγκριση με τα ωράρια των άλλων εταιριών, καθώς «το 06.30 π.μ. είναι πάρα πολύ νωρίς και το 09.30 π.μ. είναι αργά αφού θα έχουν αποπλεύσει τα πλοία των άλλων εταιρειών από ώρα»⁴¹⁸.
271. Η ώρα αναχώρησης του πλοίου έχει ιδιαίτερη κρισιμότητα και στις εμπορευματικές μεταφορές, καθώς έχει άμεση επίπτωση στην εφοδιαστική αλυσίδα του προϊόντος (παραγωγή, αποθήκευση, διανομή, πώληση), ικανή να επηρεάσει τον κύκλο ζωής των προϊόντων (κυρίως σε ευπαθή προϊόντα και για μακρινούς προορισμούς), τη διαθεσιμότητα και τις πωλήσεις του και να διαμορφώσει το τελικό του κοστολόγιο⁴¹⁹.
272. Η δυνατότητα ταυτόχρονων αναχωρήσεων κα αφίξεων εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις λιμενικές υποδομές. Σύμφωνα με το Υπουργείο⁴²⁰, αν και οι λιμενικές υποδομές των επηρεαζόμενων νησιών δέχονται από πλευράς βυθισμάτων και λιμενολεκάνης όλων των μεγεθών τα πλοία, υπάρχουν κατά περίπτωση περιορισμοί στην περίπτωση «ταυτόχρονων αφιξοαναχωρήσεων» των πλοίων. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι σύμφωνα με τη γνωστοποιούσα⁴²¹, «[ι]διαίτερα το φαινόμενο παρέμβασης των Λιμενικών Αρχών για τροποποίηση των δηλωθέντων δρομολογίων παρατηρείται στον λιμένα της Ραφήνας», ενώ προσκομίστηκαν και «απόψεις του Λιμεναρχείου Σαντορίνης»⁴²² που αφορούσαν σε περιπτώσεις τροποποιήσεων ωραρίων λόγω ταυτόχρονων αφιξοαναχωρήσεων στο νησί.
273. Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι η διαδικασία των δρομολογήσεων παρέχει μεν μια ασφαλή ένδειξη για τον αριθμό των ανταγωνιστών κατά την επόμενη σαιζόν ανά σχετική αγορά, ωστόσο

⁴¹⁷ Την 07:10 από το Ε/Γ-Ο/Γ-Τ/Χ «CHAMPION JET 2», την 07:20 από το Ε/Γ-Ο/Γ-Τ/Χ «ΣΟΥΠΕΡΡΑΝΝΕΡ», την 07:30 από το Ε/Γ-Ο/Γ «ΦΑΣΤ ΦΕΡΡΙΣ ΑΝΔΡΟΣ»/ «ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Π.», την 07:40 από το Ε/Γ-Ο/Γ-Τ/Χ «ΤΕΡΑ JET», την 07:50 από το Ε/Γ-Ο/Γ «ΣΟΥΠΕΡΦΕΡΡΥ», την 08:05 από το Ε/Γ-Ο/Γ «ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Π.»/ «ΦΑΣΤ ΦΕΡΡΙΣ ΑΝΔΡΟΣ», την 08:15 από το Ε/Γ-Ο/Γ-Τ/Χ «ΠΑΡΟΣ JET» και την 08:25 από το Ε/Γ-Ο/Γ «ΣΟΥΠΕΡΦΕΡΡΥ Π».

⁴¹⁸ Ιστοσελίδα Ναυτεμπορικής, 06.12.2017 «Ναυμαχία ακτοπλοίων στις Κυκλάδες» και Πρώτο θέμα, 02.02.2018 «Ακτοπλοία: Το παρυσκήνιο της κόντρας του υπ.Ναυτιλίας με την Golden Star Ferries».

⁴¹⁹ Σύμφωνα με την [...]

⁴²⁰ Υπ' αριθ. πρωτ. 6302/27.10.2017.

⁴²¹ Υπ' αριθ. πρωτ. 5691/09.10.2017.

⁴²² Υπ' αριθ. πρωτ. 6322/10.10.2017. Συγκεκριμένα, το λιμεναρχείο Σαντορίνης παραθέτει σειρά προβλημάτων που σχετίζονται με την ομαλή διακίνηση των επιβατών σε περιόδους αιχμής (ενδεικτικά, ζημιά στο λιμένα εξαιτίας της οποίας μόνο ένα πλοίο μπορεί να πρυμνοδετηθεί, περιορισμένες χερσαίες υποδομές που δημιουργούν καθυστερήσεις στους επιβάτες που επιθυμούν να μεταβούν προς το λιμάνι, μεγάλος αριθμός κρουαζιερόπλοιων κλπ) και παραθέτει ανά ημέρα και ανά ώρα για την περίοδο Μαρτίου – Οκτωβρίου 2018 το σύνολο των δρομολογίων που «συμπίπτουν». Βάσει αυτού, το Υπουργείο απέστειλε στις τέσσερις εμπλεκόμενες ακτοπλοϊκές εταιρίες (ΑΤΤΙΚΑ, ΗΣΩ, SEA JETS και GOLDEN) τις παρατηρήσεις του Λιμεναρχείου, ζητώντας τους να έρθουν σε συνεννόηση προκειμένου οι εν λόγω παρατηρήσεις να αντιμετωπιστούν και να οριστικοποιηθούν οι ώρες αναχώρησης/ άφιξης των δρομολογίων.

η αβεβαιότητα αναφορικά με τις συνθήκες προσφοράς δεν εξαλείφεται λόγω της δυνατότητας τροποποιήσεων των δρομολογήσεων, η οποία αξιοποιείται συχνά από τις ακτοπλοϊκές εταιρίες.

274. Επίσης, μια νεοεισερχόμενη σε συγκεκριμένο δρομολόγιο εταιρία δύναται να καθορίσει την τιμολογιακή πολιτική της και τη διάρκεια του ταξιδιού, η οποία εξαρτάται από την ηλικία και την ταχύτητα πλοίου που θα επιλέξει να δρομολογήσει στη γραμμή και τη δρομολογιακή γραμμή που θα ακολουθήσει, αλλά δεν μπορεί εκ των προτέρων κατά το σχετικό σχεδιασμό των δρομολογίων να γνωρίζει αν θα εξασφαλίσει την επιθυμητή από αυτή «εμπορική» ώρα αναχώρησης και κατ' επέκταση άφιξης στον προορισμό. Κατά μείζονα λόγο αυτό ισχύει στις περιπτώσεις έκτακτης δρομολόγησης, επέκτασης του δρομολογίου, μεταδρομολόγησης κ.λπ. Σε τέτοιες περιπτώσεις, ο τυχόν περιορισμένος αριθμός θέσεων για ταυτόχρονο ελλιμενισμό πλοίων σε συγκεκριμένο λιμάνι μπορεί να λειτουργήσει ως πραγματικό εμπόδιο εισόδου στην αγορά. Σημειώνεται ωστόσο, ότι στην πλειονότητα των περιπτώσεων επιτυγχάνεται στο πλαίσιο του ΣΑΣ σύγκλιση μεταξύ των ακτοπλοϊκών εταιριών επί των ωρών αναχώρησης των πλοίων στους λιμένες με υψηλό αριθμό αιτημάτων δρομολόγησης, οι οποίες καθορίζονται με μικρή μεταξύ τους κατά κανόνα χρονική διαφορά, ανάλογα και με τις λιμενικές υποδομές.
275. Η φήμη της εταιρίας είναι σημαντικό κριτήριο επιλογής μιας εταιρίας από τους καταναλωτές, ενώ υφίσταται κατά περίπτωση και πιστή πελατεία [βλ. ανωτέρω υπό Ζ.1.2.3]. Η φήμη είναι συνάρτηση της χρονικής διάρκειας παρουσίας μιας εταιρίας στην ελληνική ακτοπλοΐα, του μεγέθους και της ποιότητας του στόλου τους, καθώς και του εύρους του δικτύου δρομολογίων. Η εικοσαετής παρουσία των μερών στην ελληνική ακτοπλοΐα, το μέγεθος και η ποιότητα του στόλου τους, καθώς και το διευρυμένο δίκτυο δρομολογίων τις έχουν εδραιώσει στη συνείδηση των καταναλωτών ως αξιόπιστες επιχειρήσεις οι οποίες παρέχουν ποιοτικές υπηρεσίες, ενώ η αξιοπιστία τους και η δύναμη των σημάτων τους αναγνωρίζεται από τους ανταγωνιστές τους και λοιπούς φορείς της ελληνικής ακτοπλοΐας⁴²³.
276. Στην προσπάθειά τους να ενισχύσουν την πίστη στο σήμα, πολλές από τις δραστηριοποιούμενες ακτοπλοϊκές εταιρίες, μεταξύ αυτών και οι συμμετέχουσες, διαθέτουν προγράμματα επιβράβευσης των πιστών καταναλωτών⁴²⁴. Το πρόγραμμα επιβράβευσης συχνών επιβατών της ATTICA⁴²⁵ (Seasmiles) βασίζεται στη συλλογή πόντων και τα προνόμια που αποδίδει είναι εκπτώσεις στα εισιτήρια γραμμών εσωτερικού (ή/και εξωτερικού), δωρεάν εισιτήρια με εξαργύρωση πόντων, δωρεάν γεύματα/ποτά στα εστιατόρια *a la carte* των πλοίων της με εξαργύρωση πόντων, εκπτώσεις στα εστιατόρια *a la carte* και στα καταστήματα εν πλω σε επιλεγμένα είδη, ειδικές προσφορές μόνο για τα μέλη και εκπτώσεις σε υπηρεσίες που προσφέρονται μέσω του επιλεγμένου δικτύου συνεργατών της εταιρίας. Αντίστοιχα, στο πρόγραμμα επιβράβευσης συχνών επιβατών (Bonus Miles) της HSW⁴²⁶, τα προνόμια είναι έκπτωση ύψους 30% στα εισιτήρια των ΙΧ αυτοκινήτων για Κυκλάδες και Β.Α. Αιγαίο,

⁴²³ Βλ. υπ' αριθ. πρωτ.6322/30.10.2017 επιστολή ATTICA, υπ' αριθ. πρωτ. 7095/04.12.2017 επιστολή SEAJETS και υπ' αριθ. πρωτ. 6302/27.10.2017 επιστολή της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου.

⁴²⁴ Τα προγράμματα πιστότητας είναι ιδιαίτερα σημαντικά για καταναλωτές που ταξιδεύουν συστηματικά στον ίδιο προορισμό (π.χ. Δωδεκάνησα, Κρήτη), ενόψει και του γεγονότος ότι οι ίδιες εταιρίες καλύπτουν επί σειρά ετών τους ίδιους προορισμούς. Βλ. και ανωτέρω στην παρ. 66 περί της διαχρονικότητας της εξυπηρέτησης συγκεκριμένων περιοχών/νησιών.

⁴²⁵ Βλ. www.seasmiles.com

⁴²⁶ Βλ. www.hellenicseaways.gr, πρόγραμμα Bonus Miles.

επιστροφή 10% της αξίας του ναύλου με δωρεάν εισιτήρια αντίστοιχης αξίας σε περίπτωση συμπλήρωσης 1000 μιλίων και αναβάθμιση κατηγορίας θέσης σε περίπτωση συμπλήρωσης 3000 μιλίων. Παρόμοια προγράμματα διαθέτουν και άλλες εταιρίες του κλάδου, όπως ενδεικτικά οι ANEK (ANEK Smart Bonus Program), MINOAN (Minoan Lines Bonus Club), FAST FERRIES (FastFriends) και Golden Star Ferries (Golden Miles).

277. Η διάθεση εισιτηρίων μέσω τουριστικών γραφείων και ιστοσελίδων, ήτοι η πρόσβαση σε δίκτυο διανομής εισιτηρίων, κρίνεται κατ' αρχήν εύκολη, καθώς δεν υπάρχουν συμβάσεις αποκλειστικότητας [βλ. ανωτέρω υπό Ζ.2.]. Ωστόσο, κρίσιμη για την επιτυχία ή μη είσοδο μιας νεοεισερχόμενης στην αγορά εταιρίας είναι η προώθηση των εισιτηρίων της σε σχέση με αυτά των ανταγωνιστών της από τουριστικά γραφεία, *tour operators* και λιμενικούς πράκτορες, ικανότητα που συναρτάται και με τον αριθμό των πλοίων και το μερίδιο αγοράς της εκάστοτε ακτοπλοϊκής εταιρίας⁴²⁷.
278. Από τα στοιχεία του φακέλου προκύπτει ότι, εφόσον σημειωθεί είσοδος νέου ανταγωνιστή σε δρομολόγιο, τούτη είναι στην πλειονότητα των περιπτώσεων επιτυχής, ήδη από το πρώτο έτος δραστηριοποίησης, με την κατάληψη ικανών μεριδίων αγοράς. Για παράδειγμα, η HSW το 2015 δεν δραστηριοποιούνταν στο Αττική – Αμοργός και το αντίστροφο. Κατά την είσοδό της το 2016, απέσπασε μερίδια της τάξεως του [15-25]% σε επιβάτες και οχήματα. Αντίστοιχα, στην ενδονησιωτική σύνδεση από/προς Αμοργό με Κουφονήσια, Πάρο και Νάξο τα μερίδια της κυμαίνονται από [10-15]% - [55-65]% στους επιβάτες και [15-25]% - [35-45]% σε οχήματα. Επιπρόσθετα, η HSW κάλυψε το 2016 και τη γειτονική ενδονησιωτική σύνδεση από/προς Κουφονήσι με Πάρο, αποσπώντας μερίδια της τάξεως του [65-75]% σε επιβάτες και οχήματα, καθώς και με Νάξο, αποσπώντας αντίστοιχα μερίδια της τάξεως του [15-25]% σε επιβάτες και οχήματα. Επίσης, η ΑΤΤΙΚΑ το 2016 δεν δραστηριοποιούνταν στο δρομολόγιο Αττική – Σάμο και το αντίστροφο. Κατά την είσοδό της το 2017, απέσπασε μερίδια της τάξης του [15-25]% σε επιβάτες και οχήματα και [10-15]% σε φορτηγά. Αντίστοιχα, το ίδιο έτος πέτυχε μερίδια της τάξης του [25-35]% σε επιβάτες και οχήματα ως νεοεισερχόμενη στα ενδονησιωτικά δρομολόγια Νάξος – Πάτμος και Πάρος – Πάτμος. Τέλος, η GOLDEN το 2017 εισήλθε με νέο ταχύπλοο στη σύνδεση Αττικής με Ίο, αποσπώντας μερίδια της τάξεως του [5-10]% σε επιβάτες και οχήματα, ενώ υψηλότερα είναι τα μερίδιά της στα ενδονησιωτικά δρομολόγια Πάρος – Ίος, Θήρα – Ίος, Νάξος – Ίος και τα αντίστροφά τους, με εύρος από [10-15]% - [35-45]% στους επιβάτες και [5-10]% - [35-45]% στα οχήματα.

Ζ.5. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΟΛΟΥ/ΔΥΝΗΤΙΚΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Ζ.5.1. Προοπτικές ζήτησης

279. Κατά το έτος 2017 και σύμφωνα με την ετήσια έκθεση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς⁴²⁸, η συνολική διακίνηση επιβατών στις εσωτερικές γραμμές κατέγραψε αύξηση της τάξης του 2,5%

⁴²⁷ Βλ. σχετικά Απόφαση ΕΑ 201/2002, ενότητα «VI. Πραγματικός – Δυνητικός Ανταγωνισμός», παρ. Β2δ, όπου αναφέρεται «μια ναυτιλιακή εταιρεία, η οποία διαθέτει μεγάλο αριθμό πλοίων και μεγάλο μερίδιο στην αγορά, έχει τη δυνατότητα να ασκεί πιέσεις προς τους πράκτορες για την προώθηση των δικών της εισιτηρίων και προγραμμάτων σε βάρος των ανταγωνιστών», καθώς και κατωτέρω υπό Η.2. αναφορικά με αντίστοιχο ισχυρισμό ορισμένων ανταγωνιστών.

⁴²⁸ Βλ. Ετήσια Χρηματοοικονομική Έκθεση της χρήσης από 1 Ιανουαρίου έως 31 Δεκεμβρίου 2017 του ΟΛΠ Α.Ε. ανηρτημένη στο διαδικτυακό χώρο του. Η διακίνηση αφορά σε Αιγαίο, Αργοσαρωνικό, άγονες γραμμές και πορθμεία.

έναντι του 2016. Η εν λόγω αύξηση προήλθε από τους βελτιωμένους όγκους διακίνησης για τα νησιά του Αιγαίου και τον Αργοσαρωνικό (5,6% και 7,2% αντίστοιχα). Αντίστοιχη εικόνα παρουσιάζεται και στο τομέα διακίνησης οχημάτων στις εσωτερικές γραμμές, με αύξηση διακίνησης κατά 2,3%, η οποία ομοίως προήλθε από τους βελτιωμένους όγκους διακίνησης για τα νησιά του Αιγαίου και τον Αργοσαρωνικό (8,9% και 2,2% αντίστοιχα). Σύμφωνα με εν λόγω έκθεση, η διακίνηση εγχώριων επιβατών στον τομέα της ακτοπλοΐας επηρεάζεται κυρίως από την εκάστοτε οικονομική κατάσταση της χώρας και σε μικρότερο βαθμό από τον όγκο τουριστών. Για την περίοδο 2018-2021 ο ΟΛΠ προβλέπει ότι ο μέσος ρυθμός οικονομικής ανάπτυξης της χώρας θα τρέχει με 2,4%, στοιχείο που εκτιμάται ότι θα συμβάλει στην διατήρηση των ροών επιβατών και φορτίων για τα νησιά. Οι αφίξεις τουριστών για το 2017 ανέρχονται, κατά την εκτίμηση του, σε 28,5 εκ. και αναμένονται να φτάσουν τα 30 εκ. το 2018. Ωστόσο, λαμβάνοντας υπόψη τις τιμές των καυσίμων, δεν αναμένεται σημαντική μεταβολή στη διακίνηση επιβατών στην βραχυπρόθεσμη περίοδο.

280. Σύμφωνα με τη μελέτη [...], ελαφρά ανάκαμψη της συνολικής αγοράς της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας προβλέπεται για το 2017-2018⁴²⁹.
281. Η γνωστοποιούσα⁴³⁰ και η πλειοψηφία των ανταγωνιστών⁴³¹ εκτιμούν ομοίως ότι η ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών της τριετίας 2018 – 2020 θα είναι ανοδική κυρίως λόγω της αυξανόμενης τουριστικής κίνησης. Στο ίδιο συμπέρασμα καταλήγουν και φορείς της αγοράς, όπως ενδεικτικά ο ΣΕΕΝ⁴³², ΗΑΤΤΑ⁴³³ και ο Π.Σ. Ναυτικών Πρακτόρων⁴³⁴. Ορισμένοι ανταγωνιστές εκτιμούν ότι η ζήτηση θα είναι σταθερή, ενώ οι εταιρίες HSW⁴³⁵, Fast Ferries⁴³⁶ και SEAJETS⁴³⁷ δεν προβαίνουν σε εκτίμηση λόγω μεγάλης αβεβαιότητας στην αγορά.

Ζ.5.2. Προοπτικές εισόδου νέων/ανάπτυξης υφιστάμενων ανταγωνιστών: η άποψη των μερών και των ανταγωνιστών τους

282. Σύμφωνα με την ΑΤΤΙCΑ⁴³⁸, η τάση εισόδου νέων ανταγωνιστών ειδικά στις επηρεαζόμενες αγορές των Κυκλάδων αναμένεται να ενισχυθεί στην επόμενη διετία λόγω των προσδοκιών αύξησης της ζήτησης ως απόρροια α) της βελτίωσης της ελληνικής οικονομίας και β) της αύξησης του εισερχόμενου τουρισμού. Περαιτέρω, η εταιρία αναμένει ανάπτυξη του στόλου μερικών από των ανταγωνιστών της⁴³⁹, και συγκεκριμένα της SEAJETS, η οποία κατά την ΑΤΤΙCΑ αναπτύσσεται ραγδαία, καθώς σύμφωνα με τη δήλωση δρομολόγησης που υπέβαλε

⁴²⁹ Βλ. και [...]

⁴³⁰ Υπ' αριθ. πρωτ.6322/30.10.2017, σύμφωνα με την οποία η αύξηση της ζήτησης θα είναι με ρυθμό 1-2% ετησίως «αναλογικά με την εκτιμώμενη αύξηση του ΑΕΠ της χώρας», ενώ παράγοντες που δύνανται να την επηρεάσουν αποτελούν η κίνηση των αερομεταφορέων και η εξέλιξη του εισερχόμενου τουρισμού ειδικότερα για τα ταχύπλοα.

⁴³¹ Βλ. υπ' αριθ. πρωτ.6131/20.10.2017 (MINOAN), υπ' αριθ. πρωτ.6251/26.10.2017 (ANEK), υπ' αριθ. πρωτ. 6387/01.11.2017 (Golden Star Ferries), υπ' αριθ. πρωτ. 45/03.01.2018 (Aegean Flying Dolphins), υπ' αριθ. πρωτ. 6006/17.10.2017 (Aegean Speed Lines) και υπ' αριθ. πρωτ. 6612/10.11.2017 (ΛΑΦΑΣΙ).

⁴³² Υπ' αριθ. πρωτ. 5992/17.10.2017.

⁴³³ Υπ' αριθ. πρωτ. 6629/13.11.2017.

⁴³⁴ Υπ' αριθ. πρωτ. 6015/18.10.2017.

⁴³⁵ Υπ' αριθ. πρωτ. 6312/30.10.2017.

⁴³⁶ Υπ' αριθ. πρωτ.6138/23.10.2017.

⁴³⁷ Υπ' αριθ. πρωτ.7095/04.12.2017.

⁴³⁸ Υπ' αριθ. πρωτ. 5691/09.10.2017.

⁴³⁹ Υπ' αριθ. πρωτ 6322/30.10.2017.

για την περίοδο 01.11.2017-31.10.2018 προτίθεται να δραστηριοποιηθεί στην ελληνική ακτοπλοΐα με 14 ταχύπλοα και 3 συμβατικά πλοία, και της GOLDEN STAR FERRIES, η οποία, πέραν του ενός ταχυπλόου που αγόρασε εντός του 2017, κατά τα τέλη του ίδιου έτους, σύμφωνα με δημοσιεύματα, αγόρασε δύο ακόμα ταχύπλοα. Δεδομένης δε της απουσίας εμποδίων εισόδου, κατά τη γνωστοποιούσα, οποιοσδήποτε από τους διεθνείς ομίλους που σήμερα δραστηριοποιούνται στην Ευρώπη αποτελεί δυνητικό ανταγωνιστή που μπορεί οποτεδήποτε να εισέλθει στην ελληνική αγορά, εφόσον κρίνει ότι παρουσιάζει επιχειρηματικό ενδιαφέρον, είτε απευθείας είτε μέσω εξαγοράς/ή και συνεργασίας με υφιστάμενες επιχειρήσεις⁴⁴⁰.

283. Αντίστοιχα, η HSW⁴⁴¹ επισημαίνει ότι «ο ανταγωνισμός τα επόμενα δύο χρόνια θα οξυνθεί μέσω της δρομολόγησης επιπλέον πλοίων που θα αυξήσουν σημαντικά το διαθέσιμο *capacity* επιβατών και οχημάτων» και προσκομίζει κατάλογο δέκα (10) νεοεισερχόμενων στην ελληνική ακτοπλοΐα πλοίων, οκτώ (8) από τα οποία ανήκουν στη SEAJETS και τα υπόλοιπα στη Golden Star Ferries.
284. Σύμφωνα με την εταιρία ANEK⁴⁴², [...]
285. Ομοίως η MINOAN⁴⁴³ αναφέρει ότι δεδομένου ότι τα δρομολόγια των εταιριών και πλοίων διαφοροποιούνται συχνά από έτος σε έτος, δεν μπορεί να αποκλειστεί η είσοδος νέων ανταγωνιστών στις επιμέρους επηρεαζόμενες αγορές, ιδίως δε από εταιρίες που δραστηριοποιούνται ήδη σε άλλες σχετικές γεωγραφικές αγορές. Η ίδια δε εταιρία [...]
286. Η SEAJETS⁴⁴⁴ δηλώνει ότι [...]
287. Κατά την εταιρία GOLDEN STAR FERRIES⁴⁴⁵, δυνητικοί ανταγωνιστές, αλλά και υφιστάμενοι ανταγωνιστές της είναι οι α) FAST FERRIES, εταιρία με σταθερή ανάπτυξη, αξιοπιστία και εδραιωμένη στην ίδια βασική γραμμή με την εταιρία GOLDEN STAR FERRIES (Ραφήνα - Άνδρος - Τήνος - Μύκονος), β) SEAJETS, εταιρία με ραγδαία ανάπτυξη στον στόλο των ταχυπλόων, με συνεχόμενες κάθε χρόνο επενδύσεις σε νέα πλοία και δυνατό *marketing* και με δίκτυο προορισμών που εξαπλώνεται με γρήγορους ρυθμούς, με σύνδεση της Αττικής με σχεδόν όλες τις Κυκλάδες (προορισμοί που εξυπηρετούνται και από την ίδια) και την Κρήτη, και γ) οι ΑΤΤΙΚΑ/HSW, εταιρίες με πολύ δυνατά *brand names*, μεγάλο δίκτυο πωλήσεων και προορισμών, καθώς και κάτοχοι πλοίων μεγάλων χωρητικοτήτων που είναι σε θέση να καλύψουν τις ανάγκες γραμμών υψηλής ζήτησης.

Z.5.3. Προοπτικές εισόδου νέων/ανάπτυξης υφιστάμενων ανταγωνιστών: αξιολόγηση

288. Πιθανολογείται ότι το ενδεχόμενο επικείμενης εισόδου νέου ανταγωνιστή στην ελληνική ακτοπλοΐα εν γένει δεν συγκεντρώνει πολλές πιθανότητες. Και τούτο διότι ούτε τα μέρη αλλά ούτε κάποιος από τους ανταγωνιστές τους, αναφέρθηκε σε συγκεκριμένη εταιρία που

⁴⁴⁰ Βλ. και κατάλογο εταιριών που δραστηριοποιούνται στην Ευρώπη και διεθνώς - σε φθίνουσα κατάταξη βάσει στόλου - με τον όμιλο Grimaldi να κατέχει [...], που προσκόμισε η γνωστοποιούσα (υπ' αριθ. πρωτ. 4973/11.9.2017 και 5691/09.10.2017).

⁴⁴¹ Υπ' αριθ. πρωτ. 6312/30.10.2017

⁴⁴² Υπ' αριθ. πρωτ. 6251/26.10.2017.

⁴⁴³ Υπ' αριθ. πρωτ. 6366/31.10.2017.

⁴⁴⁴ Υπ' αριθ. πρωτ. 7095/04.12.2017.

⁴⁴⁵ Υπ' αριθ. πρωτ. 6387/01.11.2017.

αναμένεται ή σχεδιάζει να εκδηλώσει ενδιαφέρον εισόδου στην αγορά της ελληνικής ακτοπλοΐας εν γένει ή στις επιμέρους αγορές την περίοδο 2018 - 2020. Ως εκ τούτου, εκτιμάται ότι η όποια είσοδος σε επιμέρους επηρεαζόμενες αγορές θα προέλθει από την εξέλιξη του μεγέθους του στόλου της ελληνικής ακτοπλοΐας κατά την επόμενη τριετία, λόγω ανάπτυξης των ήδη υφιστάμενων ανταγωνιστών, και από την μεταδρομολόγηση πλοίων σε άλλες γραμμές. Αναλυτικά:

289. Από τις δηλώσεις τακτικής δρομολόγησης⁴⁴⁶ που κατατέθηκαν στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής έως τις 30.01.2018 και αφορούν την περίοδο 2018-2019, σε σύγκριση με τις δηλώσεις που κατατέθηκαν τις προηγούμενες περιόδους, προκύπτει ότι ο αριθμός των πλοίων στο σύνολο της ελληνικής ακτοπλοΐας (εξαιρουμένων των δρομολογίων Πέραμα – Παλούκια και Κεραμωτή – Θάσος) είναι της τάξεως των 150. Συγκεκριμένα, το έτος 2016 (σεζόν 2016-2017) είχαν δηλωθεί 146 πλοία, το έτος 2017 (σεζόν 2017-2018) 161 πλοία και το έτος 2018 (σεζόν 2018-2019) 141 πλοία αντίστοιχα.
290. Από τη σύγκριση των δηλώσεων τακτικής δρομολόγησης για τις περιόδους 2017-2018, 2018-2019 και 2019-2020, με τα στοιχεία που προσκόμισαν οι εταιρίες αναφορικά με τα πλοία που όντως δρομολογήθηκαν τη σεζόν 2017-2018 καθώς και τα ανακοινωμένα δρομολόγια για το 2018, η δύναμη του στόλου των κυριότερων ακτοπλοϊκών εταιριών παρουσιάζει την ακόλουθη εξέλιξη [βλ. και Παράρτημα 19 με πίνακα με αντίστοιχο περιεχόμενο που προσκόμισε η γνωστοποιούσα⁴⁴⁷]:

ΣΤΟΛΟΣ ΑΝΑ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΤΙΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ							
ΕΤΑΙΡΙΑ	2015	2016	ΔΗΛΩΣΕΙΣ ΔΡΟΜ/ΣΗΣ** 1/11/16-31/10/17	ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΕΣ ΔΡΟΜ/ΣΕΙΣ 2017	ΔΗΛΩΣΕΙΣ ΔΡΟΜ/ΣΗΣ** 1/11/17-31/10/18	ΑΝΑΚ/ΘΕΙΣΕΣ* ΔΡΟΜ/ΣΕΙΣ 2018	ΔΗΛΩΣΕΙΣ ΔΡΟΜ/ΣΗΣ** 1/11/18-31/10/19
HSW	17	18	15	17	18	16	17
ATTICA	10	10	10	9	9	9	10
ΣΙ ΤΖΕΤΣ	8	9	11	7	15	10	21
GOLDEN STAR	1	2	2	3	3	3+(2)	5
ΑΝΕΚ	7	7	2	5	2	2	4
ZANTE FERRIES	3	3	3	3	3	3	3
FAST FERRIES N.E.	3	3	3	3	3	3	3
MINOAN	2	2	2	2	2	2	3
ΣΥΝΟΛΟ	51	54	48	49	55	48 (+2)	66

* Όπως προκύπτουν από τις ιστοσελίδες των εταιριών, έως τις 14.03.2018

⁴⁴⁶ Βλ. ιστοσελίδα Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

⁴⁴⁷ Υπ' αριθ. πρωτ. 1818/19.03.2018. Όπως προαναφέρθηκε, την 27.11.2017, με το υπ' αριθ. πρωτ. 6945 έγγραφο, η ATTICA υπέβαλε Έντυπο Πλήρους Γνωστοποίησης στην ΕΑ, σύμφωνα με το άρθρο 6 του Ν. 3959/2011, όπως ισχύει, σχετικά με την απόκτηση από την ίδια του αποκλειστικού ελέγχου επί της HSW, μέσω αγοράς από τη MINOAN, 37.667.504 μετοχών της επί της HSW, που αντιστοιχούν σε ποσοστό 48,53% επί του μετοχικού κεφαλαίου αυτής. Στο πλαίσιο, δε, της ίδιας συναλλαγής, προβλέπεται και πώληση δύο πλοίων (του πλοίου SUPERFAST XII του Ομίλου ATTICA και του πλοίου HIGHSPEED 7 της HSW) στον Όμιλο Grimaldi (MINOAN).

*** Όπως προκύπτουν από την ιστοσελίδα του Υπουργείου και τα προσκομισθέντα στοιχεία. Στις δημοσιευμένες δηλώσεις αναγράφεται το όνομα του πλοίου και το δρομολόγιο χωρίς περαιτέρω πληροφορίες (π.χ. περίοδος εκτέλεσης του δρομολογίου, αριθμός διελεύσεων ανά εβδομάδα την εν λόγω περίοδο, ώρες αφίξαναχωρήσεων)*

291. Ειδικότερα, από την έρευνα της Υπηρεσίας και τα στοιχεία του φακέλου, προκύπτει ότι για το 2017
- η ΑΤΤΙΚΑ δήλωσε ότι θα δρομολογούσε 10 συμβατικά πλοία και τελικά δρομολόγησε ένα λιγότερο, [...] ⁴⁴⁸.
 - η ΗΣW δήλωσε ότι θα δρομολογούσε 15 πλοία (7 συμβατικά, 7 ταχύπλοα – επιβατηγά και 1 ταχύπλοο – οχηματαγωγό) και εν τέλει ο ενεργός στόλος της το 2017 ενισχύθηκε με δύο ακόμα ταχύπλοα- οχηματαγωγά, φτάνοντας τα 17 πλοία ⁴⁴⁹.
 - η SEAJETS δήλωσε ότι θα δρομολογούσε 11 πλοία (1 συμβατικό, 2 ταχύπλοα – επιβατηγά και 8 ταχύπλοα – οχηματαγωγά) και τελικά δρομολόγησε στην ελληνική ακτοπλοΐα 4 πλοία λιγότερα, από τα οποία δύο ναυλώθηκαν στο εξωτερικό (Αζόρες Πορτογαλίας) ⁴⁵⁰. Ένα από τα δρομολόγια που δεν πραγματοποιήθηκαν λόγω αυτού, ήταν το δρομολόγιο Ραφήνα – Μυτιλήνη – Καβάλα ⁴⁵¹.
 - η GOLDEN STAR FERRIES δήλωσε ότι θα δρομολογούσε 2 συμβατικά πλοία και τελικά δρομολόγησε στην ελληνική ακτοπλοΐα συν ένα ταχύπλοο (επιβατηγό/οχηματαγωγό) ⁴⁵², το οποίο αγοράστηκε το Νοέμβριο του 2016 και εκτελούσε μέχρι τότε δρομολόγια της ανταγωνίστριάς της Aegean Speed Lines ⁴⁵³.
 - η ANEK δήλωσε ότι θα δρομολογούσε 2 συμβατικά πλοία για Κρήτη (ένα για Πειραιά – Ηράκλειο και ένα για Πειραιά – Χανιά). [...] ⁴⁵⁴, [...]. Η εταιρία δραστηριοποιήθηκε το 2017 και με δύο επιπλέον πλοία, μέσω σύμβασης δημόσιας ανάθεσης.
 - Για τις εταιρίες ANMEZ, MINOAN και FAST FERRIES, δεν υπήρξαν διαφορές μεταξύ του αριθμού των πλοίων που δηλώθηκαν και αυτών που δραστηριοποιήθηκαν.
292. Συμπερασματικά, παρατηρείται για το έτος 2017 ότι η πλειονότητα των μεγάλων εταιριών του κλάδου πραγματοποίησε εν πολλοίς τα δηλωθέντα δρομολόγια, με μικρές αποκλίσεις. Μεγαλύτερες αποκλίσεις παρουσίασε η SEAJETS, η οποία δρομολόγησε 7 από τα 11 δηλωθέντα πλοία, ήτοι λιγότερα πλοία από αυτά που δρομολόγησε το 2016.
293. Για το έτος 2018 από τις δηλώσεις δρομολόγησης και τις ανακοινώσεις των εταιριών για τα δρομολόγια τους την καλοκαιρινή περίοδο 2018, προκύπτει ότι:

⁴⁴⁸ Βλ. δηλώσεις δρομολόγησης και υπ' αριθ. πρωτ. 5961/09.10.2017 και 6782/20.11.2017 επιστολές.

⁴⁴⁹ Βλ. δηλώσεις δρομολόγησης και υπ' αριθ. πρωτ. 6312/30.10.2017 επιστολή.

⁴⁵⁰ Βλ. δηλώσεις δρομολόγησης και υπ' αριθ. πρωτ. 758/31.01.2018, 100/08.01.2018, 6134/23.10.2017 και 6628/13.11.2017 επιστολές.

⁴⁵¹ Η δήλωση αφορούσε το ταχύπλοο- οχηματαγωγό, Highspeed Jet, το οποίο σύμφωνα με την ιστοσελίδα της εταιρίας έχει τα ακόλουθα τεχνικά χαρακτηριστικά: κατασκευή 1990, ταχύτητα 37 κόμβοι, χωρητικότητα σε επιβάτες και οχήματα 600 και 75 αντίστοιχα. Σύμφωνα με τα προσκομισθέντα από την εταιρία στοιχεία, με τα ταχύπλοά της δεν διακινούνται φορτηγά (cargo).

⁴⁵² Βλ. δηλώσεις δρομολόγησης και υπ' αριθ. πρωτ. 6387/01.11.2017.

⁴⁵³ Βλ. δημοσίευμα <https://enandro.gr>, «Και το όνομα αυτού... SuperRunner», ημ. 21.11.2016.

⁴⁵⁴ Βλ. δηλώσεις δρομολόγησης και υπ' αριθ. πρωτ. 6251/26.10.2017.

- η ΑΤΤΙΚΑ δήλωσε ότι θα δρομολογήσει 9 συμβατικά πλοία, για τα οποία εντοπίστηκαν ανακοινωμένα δρομολόγια στην ιστοσελίδα της. Στα εν λόγω δρομολόγια δεν περιλαμβάνεται η Σάμος, παρότι περιλαμβάνονταν στις δηλώσεις δρομολόγησης.
- η ΗΣW δήλωσε ότι θα δρομολογήσει 18 πλοία (8 συμβατικά, 7 ταχύπλοα – επιβατηγά και 3 ταχύπλοα – οχηματαγωγά), για τα 17 από τα οποία εντοπίστηκαν ανακοινωμένα δρομολόγια⁴⁵⁵.
- η SEAJETS δήλωσε ότι θα δρομολογήσει 15 πλοία (3 συμβατικά, 3 ταχύπλοα – επιβατηγά και 9 ταχύπλοα – οχηματαγωγά), ωστόσο βάσει στοιχείων που προσκόμισε⁴⁵⁶, από το στόλο των 18 πλοίων⁴⁵⁷ τα οποία διαθέτει, ορισμένα [...]. Σε νεότερη επιστολή της⁴⁵⁸, η SEAJETS επιβεβαίωσε ότι [...] ⁴⁵⁹ [...] ⁴⁶⁰. Ως προς τα συμβατικά πλοία, η εταιρία δρομολογεί 1 συμβατικό με επιδοτούμενη ενδοκυκλαδική διαδρομή, ενώ στον ανωτέρω σχεδιασμό δεν περιλαμβάνονται τα δύο συμβατικά πλοία, τα οποία σύμφωνα τις δηλώσεις δρομολόγησης της εταιρίας, θα δρομολογούνταν στις γραμμές Πειραιάς - Χίος – Μυτιλήνη⁴⁶¹ και Πειραιάς – Κυκλάδες αντίστοιχα.
- η GOLDEN STAR FERRIES δήλωσε ότι θα δρομολογήσει 3 πλοία (2 συμβατικά και 1 ταχύπλοο – οχηματαγωγό), για τα οποία ανακοινώθηκαν δρομολόγια στην περιοχή των Κυκλάδων. Σύμφωνα με τη δήλωση δρομολόγησης, τα συμβατικά πλοία θα εκτελούσαν τη σύνδεση Ραφήνα – Κυκλάδες, ενώ σύμφωνα με την ιστοσελίδα της εταιρίας, για την περίοδο από 01.06.2018 έως 30.09.2018 θα συνδέουν καθημερινά τη Ραφήνα με Κυκλάδες αλλά και με Ηράκλειο Κρήτης [βλ. ανωτέρω παρ. 270]. Επιπλέον, η εταιρία στα τέλη 2017 αγόρασε δύο ταχύπλοα - επιβατηγά, τα «ΣΟΥΠΕΡΣΠΗΝΤ» και «ΣΟΥΠΕΡΚΑΤ», για το ζήτημα της έκτακτης δρομολόγησης των οποίων σε προσεγγίσεις δώδεκα νησιών των Κυκλάδων⁴⁶², το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών υπέβαλε ερώτηση στο Νομικό Συμβούλιο του Κράτους (ΝΣΚ), δεδομένου ότι το νομικό πλαίσιο δεν προβλέπει ρητά έκτακτες δρομολογήσεις ταχυπλόων, παρά μόνο συμβατικών. Το ΝΣΚ, με την υπ' αρ. 22/2018 γνωμοδότησή του, απεφάνθη ότι η σχετική δυνατότητα πρέπει να παρέχεται και στους πλοιοκτήτες ταχυπλόων, αναφέροντας στην κατακλείδα της γνωμοδότησης ότι «*δύνатаι, βάσει των διατάξεων της παραγράφου 5 του άρθρου τέταρτου του ν. 2932/2001 και υπό τις τασσόμενες σε αυτές προϋποθέσεις, να δρομολογηθεί επιβατηγό ταχύπλοο πλοίο από την ενδιαφερόμενη*

⁴⁵⁵ Εξαιρέση αποτελεί το συμβατικό πλοίο «Αριάδνη».

⁴⁵⁶ Υπ' αριθ. πρωτ. 100/09.01.2018 και 758/31.01.2018.

⁴⁵⁷ Πρόκειται για τα 1) SUPER JET, 2) MEGA JET, 3) SEA JET 2, 4) NAXOS JET, 5) AQUA JEWEL (συμβατικό) 6) TERA JET, 7) MASTER JET, 8) CHAMPION JET 2, 9) SEA SPEED JET, 10) CHAMPION JET 1, 11) PAROS JET, 12) SIFNOS JET 13) AQUA BLUE (πρώην KIARA- συμβατικό), 14) IFT, 15) TALATON (συμβατικό), 16) ANDROS JET, 17) BLUE POWER και 18) WIND SOLUTION (συμβατικό).

⁴⁵⁸ Υπ' αριθ. πρωτ. 1909/22.03.2018.

⁴⁵⁹ Σύμφωνα με τον προσκομισθέντα πίνακα : [...].

⁴⁶⁰ Στις 14.03.2018 στην ιστοσελίδα της εταιρίας www.seajets.gr, υπήρχαν δρομολόγια για 8 ταχύπλοα, με παράλληλη ανάρτηση ότι «*Σύντομα θα προστεθούν και τα υπόλοιπα δρομολόγια της εταιρείας μας*».

⁴⁶¹ Η δήλωση αφορούσε το πλοίο «ΤΑΛΑΤΟΝ», το οποίο ανήκε στο παρελθόν στην εταιρία ANEK (με το όνομα ΛΑΤΩ). Βλ. <http://www.kriti24.gr>, άρθρο «*Θυμάστε αυτό το «θρυλικό» πλοίο; Ίσως να είχατε ταξιδέψει και εσείς....*» ημ. 05.12.2017.

⁴⁶² Πρόκειται για «*χιαστί*» δρομολόγια (δηλαδή το ένα πλοίο θα πηγαίνει και το άλλο θα επιστρέφει), στη γραμμή Πειραιάς- Σίφνος- Μήλος- Φολέγανδρος- Σαντορίνη- Κατάπολα- Κουφονήσι- Νάξος -Μύκονος- Πάρος- Ίος- Σαντορίνη- Νάξος- Πάρος- Μύκονος- Τήνος και διανυκτέρευση στη Σύρο.

πλοιοκτήτρια εταιρεία, μετά την παρέλευση της καταληκτικής ημερομηνίας για την υποβολή εμπρόθεσμης δήλωσης δρομολόγησης»⁴⁶³.

- η MINOAN δήλωσε ότι θα δρομολογήσει 2 συμβατικά πλοία τα οποία θα εκτελούν τη σύνδεση Πειραιάς – Ηράκλειο Κρήτης, για τα οποία εντοπίστηκαν ανακοινωμένα δρομολόγια. Περαιτέρω, για την περίοδο Ιουλίου – Αυγούστου, δύο φορές την εβδομάδα τα πλοία κατά την εκτέλεση των προαναφερθέντων δρομολογίων θα προσεγγίζουν και τη Μήλο⁴⁶⁴, γεγονός που σηματοδοτεί την είσοδο της MINOAN στις Κυκλάδες.
- Δεν υπήρξαν διαφορές μεταξύ του αριθμού των πλοίων που δηλώθηκαν και αυτών που ανακοινώθηκαν για τις εταιρείες ANMEZ⁴⁶⁵, ANEK⁴⁶⁶ και FAST FERRIES⁴⁶⁷.

294. Από τις δηλώσεις δρομολόγησης για το έτος 2019 προκύπτει ότι:

- η ΑΤΤΙΚΑ δήλωσε ότι θα δρομολογήσει 10 συμβατικά πλοία, ήτοι ένα περισσότερο⁴⁶⁸ από το 2018.
- η ΗΣW δήλωσε ότι θα δρομολογήσει 17 πλοία (7 συμβατικά, 7 ταχύπλοα – επιβατηγά και 3 ταχύπλοα – οχηματαγωγά), ήτοι ένα συμβατικό λιγότερο από το 2018⁴⁶⁹.
- η SEAJETS δήλωσε ότι θα δρομολογήσει 21 πλοία (3 συμβατικά, 4 ταχύπλοα – επιβατηγά και 14 ταχύπλοα – οχηματαγωγά), ήτοι έξι περισσότερα από όσα δήλωσε ότι θα δρομολογήσει το 2018. Για δύο ταχύπλοα – οχηματαγωγά έχουν υποβληθεί δηλώσεις δρομολόγησης από τον Πειραιά για το Β. Αιγαίο⁴⁷⁰, ήτοι περιοχή για την οποία και στο παρελθόν είχε υποβάλει δηλώσεις δρομολόγησης η εταιρία, χωρίς ωστόσο μέχρι σήμερα να έχουν εκτελεστεί δρομολόγια.

⁴⁶³ Το ΝΣΚ αιτιολογεί την απόφασή του, ερμηνεύοντας το σχετικό νομικό πλαίσιο υπό το φως του άρθρου 49 ΣΛΕΕ ως εξής: «...γίνεται ερμηνευτικά δεκτό ότι, ενόψει της εφαρμογής και στη χώρα μας της, καθιερωθείσης με το άρθρο 49 της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, ελεύθερης παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών, για την εφαρμογή της οποίας άλλωστε θεσπίστηκε ο Κανονισμός 3577/1992 και προς εναρμόνιση του εθνικού μας δικαίου προς τον τελευταίο ο νόμος 2932/2001, δεν είναι επιτρεπτή η καθ' οιονδήποτε τρόπο πλήρης απαγόρευση στον παρέχοντα υπηρεσίες θαλασσιών μεταφορών (πλοιοκτήτη, εφοπλιστή κ.λ.π.) άσκησης δραστηριοτήτων, στα πλαίσια ανάπτυξης της επιχειρηματικής του πρωτοβουλίας και ελευθερίας, με πλοία είτε νεότευκτα, είτε αποκτηθέντα σε χρόνο κατά τον οποίο είχαν ήδη παρέλθει οι τασσόμενες στον ως άνω νόμο προθεσμίες προς υποβολή δήλωσης τακτικής δρομολόγησης αυτών, καθόσον μια τέτοια ενέργεια θα είχε ως αποτέλεσμα τη μη άμεση εκπλήρωση του σκοπού για τον οποίο προορίζονται, εκτός αν αυτό εδικοιολογείτο από επιτακτικούς λόγους δημοσίου συμφέροντος».

⁴⁶⁴ Βλ. www.minoan.gr, ημ. 13.03.2018, για δρομολόγιο Κυριακή 12.08.2018, Αναχώρηση 11:00 (Πειραιάς) - Αφιξη 14:15 (Μήλος)/18:30 (Ηράκλειο) και <https://nautilia.gr/eidiseis/aktoploia/sti-milo-minoan-lines-kalokairi-2018/> ημ.13.03.2018.

⁴⁶⁵ Βλ. www.ioniangroup.gr, ημ. 13.03.2018, για δρομολόγια 01.07.2018 - 23.09.2018 (Ε/Γ-Ο/Γ Α. Κάλβος) καθώς και www.zanteferries.gr, ημ. 13.03.2018 για δρομολόγια έως 28.06.2018 (Ε/Γ-Ο/Γ Δ. Σολωμός). Σύμφωνα με άρθρο της 29.01.2018 της ιστοσελίδας www.ellinikiaktoploia.net, το Ε/Γ-Ο/Γ Α. Κοραής βρίσκεται σε επισκευή, με τα δρομολόγιά του να καλύπτονται από το Α. Κάλβος.

⁴⁶⁶ Βλ. www.viva.gr, ημ. 12.03.2018, για δρομολόγια 15.08.2018 προς Κρήτη.

⁴⁶⁷ Βλ. www.fastferries.gr, ημ. 12.03.2018, για δρομολόγια 12.06.2018-17.09.2018.

⁴⁶⁸ Πρόκειται για το πλοίο [...]

⁴⁶⁹ Το εν λόγω πλοίο είναι το Άρτεμις, το οποίο τουλάχιστον την τελευταία τριετία δρομολογείται με Σύμβαση Δημόσιας Ανάθεσης.

⁴⁷⁰ Πρόκειται για δρομολόγια από Πειραιά- Σάμο και Πειραιά – Χίο - Μυτιλήνη.

- η GOLDEN STAR FERRIES δήλωσε ότι θα δρομολογήσει 5 πλοία (2 συμβατικά, 2 ταχύπλοα – επιβατηγά και 1 ταχύπλοο – οχηματαγωγό), ήτοι δύο περισσότερα από τις δηλώσεις του 2018.
 - η ANEK δήλωσε ότι θα δρομολογήσει 4 συμβατικά πλοία για Κρήτη (δυο για Πειραιά – Ηράκλειο και δυο για Πειραιά – Χανιά)⁴⁷¹.
 - η MINOAN δήλωσε ότι θα δρομολογήσει 3 συμβατικά πλοία, τα δύο που προϋπήρχαν στη διαδρομή Πειραιάς – Ηράκλειο με προσεγγίσεις και στη Μήλο και ένα ακόμα, το AMSICORA στη διαδρομή Πειραιάς – Κρήτη (Χανιά/Ηράκλειο). Σύμφωνα με δημοσιεύματα⁴⁷², το εν λόγω πλοίο της MINOAN στο παρελθόν εκτελούσε πλόες στην Ελλάδα (με το όνομα EUROPA PALACE), το 2018 εκτελεί δρομολόγια στο Λιβέρνο – Παλέρμο με το όνομα AMSICORA και ήδη μετονομάστηκε σε MYKONOS PALACE. [...] ⁴⁷³ [...]
 - η FAST FERRIES και η ANMEZ θα δρομολογήσουν από 3 συμβατικά πλοία έκαστη.
295. Από τα ανωτέρω στοιχεία προκύπτει ότι η αύξηση της μεταφορικής ικανότητας στα δρομολόγια ανά περίοδο και η ενίσχυση της έντασης του ανταγωνισμού στις επηρεαζόμενες αγορές, μέσω της εισόδου νέων ανταγωνιστών, εξαρτάται από σωρεία παραγόντων, όπως ενδεικτικά:
- (α) η υλοποίηση της εκάστοτε πρόθεσης των ακτοπλοϊκών εταιριών, όπως αποτυπώνεται στις δηλώσεις δρομολόγησης κάθε έτους, να δραστηριοποιηθούν σε κάποια νέα επιμέρους αγορά, στην οποία δεν ήταν παρούσες στο παρελθόν, και η τήρηση των αρχικά υποβληθεισών δηλώσεων δρομολόγησης, ενόψει των μη αμελητέων αποκλίσεων μεταξύ δηλωθείσας και πραγματικής δρομολόγησης, που προκύπτουν από τα στοιχεία που προεκτέθηκαν. Ενδεικτικά, αναφέρεται η περίπτωση της SEAJETS, η οποία, παρά τη σημαντική αύξηση του στόλου της, το έτος 2017 πραγματοποίησε μέρος των δρομολογίων που είχε δηλώσει, ενώ ομοίως για το 2018 έχει αποφασισθεί η πραγματοποίηση μέρους αυτών⁴⁷⁴.
- (β) η περίοδος δραστηριοποίησης (ετήσια, καλοκαιρινή ή μερικών εβδομάδων),
- (γ) η συχνότητα των δρομολογίων (αριθμός εβδομαδιαίων διελεύσεων),
- (δ) οι ημέρες και ώρες των δρομολογίων (καθημερινές ή Σαββατοκύριακο, πρωινές/βραδυνές ή μεσημεριανές) και
- (ε) η χωρητικότητα /πληρότητα και το είδος των πλοίων (επιβατηγά – οχηματαγωγά, δυνατότητα μεταφοράς φορτηγών)⁴⁷⁵.
296. Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω παρατηρήσεων και στοιχείων, διαφαίνεται ενίσχυση της παρουσίας των ανταγωνιστών των συμμετεχουσών στις Κυκλάδες, σε ένταση μικρότερη από

⁴⁷¹ Το σύνολο των εν λόγω πλοίων ήταν στο στόλο της εταιρίας τουλάχιστον από το 2015, αλλά περιοδικά ναυλώνονταν σε τρίτους και ως εκ τούτου δεν δραστηριοποιούνταν συστηματικά κατά την εξεταζόμενη περίοδο στην ελληνική ακτοπλοΐα.

⁴⁷² Βλ. www.arxipelagos.com, άρθρο ημ. 23.01.2018.

⁴⁷³ Υπ. αριθ. πρωτ. 6366/31.10.2017

⁴⁷⁴ Όπως προκύπτει από σχετική δήλωση στην ιστοσελίδα της εταιρίας [βλ. ανωτέρω παρ. 293] και από τις υπ' αριθ. πρωτ. 100/09.01.2018, 758/31.01.2018 και 1909/22.03.2018 επιστολές της.

⁴⁷⁵ Τα ταχύπλοα της SEAJETS παρουσιάζουν τις μεγαλύτερες διακυμάνσεις, από 400 έως 2000 επιβάτες ανάλογα του πλοίου.

αυτή που επικαλείται η γνωστοποιούσα, ενόψει ιδίως των διαφορών που παρατηρούνται μεταξύ δηλώσεων δρομολόγησης και πραγματικής δραστηριοποίησης ανά τα έτη. Αυτό δεν συντρέπει στην περίπτωση των νησιών του Β. Αιγαίου και της Πάτμου, τα οποία εξυπηρετούνται για μεγάλο χρονικό διάστημα αποκλειστικά από τις συμμετέχουσες, χωρίς να έχουν δραστηριοποιηθεί ανταγωνίστριες εταιρίες, και συγκεκριμένα η SEAJET, η οποία είχε υποβάλει δηλώσεις δρομολόγησης για τις δρομολογιακές περιόδους 2017 και 2018, [...].

Z.6. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΥΠΑΡΞΗΣ ΑΜΕΣΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΣΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Z.6.1. Απόψεις συμμετεχουσών

297. Κατά την εκτίμηση της ΑΤΤΙΚΑ⁴⁷⁶, ο στενότερος ανταγωνιστής της για καθένα από τα επηρεαζόμενα νησιά θα πρέπει να οριστεί διαφορετικά για συμβατικά και ταχύπλοα. Ως εκ τούτου, η γνωστοποιούσα εκτιμά ότι:
- Στενότερος ανταγωνιστής [...].
 - Στενότερος ανταγωνιστής [...].
298. Ειδικότερα, η ΑΤΤΙΚΑ αναφέρει⁴⁷⁷ ότι οι κυριότεροι ανταγωνιστές, πλην της ίδιας, στις επηρεαζόμενες αγορές είναι «η *HELLENIC SEAWAYS*, η *SEAJETS* και η *GOLDEN STAR FERRIES*, για τους παρακάτω λόγους:
- Η *HELLENIC SEAWAYS* διαθέτει έναν στόλο που αποτελείται από 18 πλοία, ταχύπλοα και συμβατικά, που μπορεί να προσφέρει εναλλακτικές λύσεις στο επιβατικό κοινό, σε ότι αφορά στην ποιότητα των υπηρεσιών, τη διάρκεια του ταξιδιού (ταχύπλοα), το διευρυμένο δίκτυο πωλήσεων καθώς έχει παρουσία σε μεγάλο αριθμό αγορών και είναι μία αναγνωρισμένη εταιρεία στη συνείδηση του καταναλωτή.
 - Η *SEAJETS* είναι μία δυναμικά αναπτυσσόμενη εταιρεία, με μεγάλο αριθμό ταχύπλοων πλοίων. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τις δηλώσεις δρομολογίων της στο Υ.ΝΑ.Ν.Π., η *SEAJETS* προτίθεται να δρομολογήσει, για τη δρομολογιακή περίοδο 2017 - 2018, 14 ταχύπλοα και 3 συμβατικά πλοία. Έχει ένα διευρυμένο δίκτυο πωλήσεων, με πολυετή παρουσία στην ελληνική ακτοπλοΐα.
 - Η *GOLDEN STAR FERRIES* αναπτύσσεται δυναμικά τα δύο τελευταία χρόνια, έχοντας ήδη στον στόλο της 3 πλοία και, συγκεκριμένα, 2 συμβατικά και 1 ταχύπλοο και, σύμφωνα με δημοσίως διαθέσιμες πληροφορίες, προτίθεται να προσθέσει στον στόλο της άλλα δύο ταχύπλοα πλοία. Είναι εταιρεία η οποία επενδύει στην ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών επί του πλοίου».
299. Η HSW⁴⁷⁸ ορίζει το στενότερο ανταγωνιστή κυρίως με βάση την ποιότητα των υπηρεσιών, την τιμή, την κοινή ώρα αναχώρησης και τη διάρκεια του ταξιδιού και εκτιμά ότι:
- Στενότερος ανταγωνιστής της ΑΤΤΙΚΑ είναι η HSW για εννέα (9) από τα επηρεαζόμενα νησιά και συγκεκριμένα τα νησιά Χίο, Μυτιλήνη, Σάμο, Πάτμο, Πάρο, Σύρο,

⁴⁷⁶ Υπ' αριθ. πρωτ. 5691/09.10.2017.

⁴⁷⁷ Υπ' αριθ. πρωτ. 6322/30.10.2017.

⁴⁷⁸ Υπ' αριθ. πρωτ. 6831/21.11.2017 (στοιχεία έτους 2017) και υπ' αριθ. πρωτ. 6312/30.10.2017 (στοιχεία έτους 2016).

Κουφονήσια, Αμοργό και Μύκονο (μαζί με τη SEAJETS), οι Golden Star Ferries, FAST Ferries και SEAJETS για την Τήνο, η SEAJETS για τα νησιά Θήρα και Νάξο και η Zante για την Ίο.

- Στενότερος ανταγωνιστής της HSW είναι η ATTICA για τα έξι (6) από τα επηρεαζόμενα νησιά και συγκεκριμένα τα νησιά Χίο, Μυτιλήνη, Σάμο, Πάτμο, Πάρο και Σύρο, η SEAJETS για τα νησιά Θήρα, Νάξο, Κουφονήσια και Αμοργό, οι Golden Star Ferries και FAST Ferries για την Τήνο, οι Golden Star Ferries, FAST Ferries και SEAJETS για Μύκονο και τέλος η Zante για την Ίο.

Z.6.2. Απόψεις ανταγωνιστών⁴⁷⁹

300. Η SEAJETS⁴⁸⁰ εκτιμά [...].
301. Η MINOAN⁴⁸¹ αναφέρει ότι, δεδομένης της παρουσίας αμφότερων των συμμετεχουσών στα δεκατρία (13) επηρεαζόμενα νησιά, οι εταιρείες ATTICA και HSW ανταγωνίζονται η μία την άλλη. Επιπλέον, στα δρομολόγια από Αττική προς Σύρο, Μύκονο, Πάρο, Νάξο, Τήνο, Ίο και Θήρα υπάρχει εδραιωμένη παρουσία των εταιρειών SEAJETS (σε όλα), Golden Star Ferries (Σύρος, Μύκονος, Πάρος, Νάξος, Τήνος, Θήρα, Ίος), Fast Ferries (Τήνος, Νάξος, Μύκονος), και Zante Ferries (Θήρα), οι οποίες είναι υπολογίσιμες και μεγάλες δυνάμεις του κλάδου, ενώ μεταξύ αυτών κάνει ιδιαίτερη μνεία στη SEAJETS εξαιτίας του μεγέθους του στόλου τον οποίο διαθέτει.

Z.6.3. Έρευνα Υπηρεσίας και αξιολόγηση

302. Σύμφωνα με την ιστοσελίδα της ATTICA,⁴⁸² «*Η ATTICA A.E. SYMMETOXΩΝ (Attica Group), κατέχει ηγετική θέση στην παροχή υπηρεσιών θαλασσιών μεταφορών για επιβάτες και φορτηγά στη Ανατολική Μεσόγειο. Εξυπηρετώντας περισσότερους από 40 προορισμούς τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό (στις γραμμές Ελλάδας – Ιταλίας), οι θυγατρικές της πλοιοκτήτριες εταιρείες Superfast Ferries και Blue Star Ferries, έχουν καθιερωθεί στον κλάδο των θαλασσιών μεταφορών στην Ευρώπη και είναι συνυφασμένες με το υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης... Κατά τη διάρκεια της εικοσαετούς παρουσίας της στον ναυτιλιακό κλάδο, η Attica Group έχει εισάγει ένα πρωτοποριακό και καινοτόμο σχεδιασμό πλοίων ...Ο στόλος του Ομίλου Attica αριθμεί 15 υπερσύγχρονα επιβατηγά - οχηματαγωγά πλοία με πρωτοποριακό ναυπηγικό σχεδιασμό, που προσφέρουν υψηλό επίπεδο υπηρεσιών μεταφοράς σε επιβάτες, ΙΧ και φορτηγά.... Το Δίκτυο πωλήσεων της Attica Group διατηρεί ένα διευρυμένο δίκτυο πωλήσεων σε όλο τον κόσμο με: α) 34 Κεντρικούς Αντιπροσώπους (Premium Sales Agents), β)*

⁴⁷⁹ Οι Fast Ferries (υπ' αριθ. πρωτ. 6138/23.10.2017) και Golden Star Ferries (υπ' αριθ. πρωτ. 6387/01.11.2017) απαντούν στο ερώτημα αναφέροντας τους ανταγωνιστές ανά επηρεαζόμενη αγορά, χωρίς προσδιορισμό και αιτιολόγηση του «στενότερου» ανταγωνιστή. Ομοίως η Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου (υπ' αριθ. πρωτ. 6307/27.10.2017) η οποία αναφέρει ότι κύριοι ανταγωνιστές των ATTICA και HSW στις γραμμές των νησιών της περιοχής είναι οι εταιρείες Golden Star Ferries και Sea Jets, λόγω του στόλου τους. Παρόμοια, ο Π.Σ. Ναυτικών Πρακτόρων (υπ' αριθ. πρωτ. 6015/18.10.2017) και η ΗΑΤΤΑ (υπ' αριθ. πρωτ. 6629/13.11.2017) η οποία αναφέρει ότι «[έ]χοντας υπόψη ενημέρωση που διαθέτουμε όσον αφορά τη ζήτηση των εισιτηρίων, θεωρούμε ως βασικότερο ανταγωνιστή των ATTICA και HSW, στα συγκεκριμένα νησιά, την εταιρεία «SEA JET», κυρίως λόγω των συντομότερων χρόνων ταξιδιού με τα ταχύπλοα σκάφη που διαθέτει, αλλά και εξαιτίας των εναλλακτικών ωρών αναχώρησής τους».

⁴⁸⁰ Υπ' αριθ. πρωτ. 7095/04.12.2017.

⁴⁸¹ Υπ' αριθ. πρωτ. 6366/31.10.2017.

⁴⁸² Ιστοσελίδα <https://www.attica-group.com/el/o-όμιλος-attica/προφίλ-ομίλου.html>, ημερομηνίας 09.03.2018.

- Λιμενικούς πράκτορες σε όλα τα λιμάνια αναχώρησης των πλοίων και γ) Κεντρικό σύστημα κρατήσεων που συνδέεται με τα Διεθνή Δίκτυα Κρατήσεων, μέσω των οποίων συνδέονται on-line περισσότερα από 20.000 ταξιδιωτικά γραφεία σε όλο τον κόσμο». Το ισχυρό προφίλ της εταιρίας αναγνωρίζεται και από τους ανταγωνιστές της [βλ. κατωτέρω παρ. 340].
303. Αντίστοιχα, στην ιστοσελίδα της HSW⁴⁸³ αναφέρεται ότι «[η] HELLENIC SEAWAYS είναι η μεγαλύτερη ελληνική ακτοπλοϊκή εταιρεία που δραστηριοποιείται στις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών και φορτίων στην Ελλάδα και την ευρύτερη Μεσόγειο. Στόχος της είναι να προσφέρει στους επιβάτες της πρωτοποριακές υπηρεσίες, υψηλής ποιότητας εξυπηρέτηση και ασφάλεια πριν, κατά τη διάρκεια, αλλά και μετά το ταξίδι τους. Με περισσότερα από 18 χρόνια παρουσίας στην ελληνική επιβατηγό ναυτιλία, η HELLENIC SEAWAYS διαθέτει στόλο με 18 συμβατικά και ταχύπλοα πλοία και προσεγγίζει 36 προορισμούς στη νησιωτική και ηπειρωτική Ελλάδα, προσφέροντας στους επιβάτες της ολοκληρωμένες τουριστικές υπηρεσίες εν πλω», ενώ η ίδια η εξαγοράζουσα, όπως προαναφέρθηκε, αναγνωρίζει το «διευρυμένο δίκτυο πωλήσεων», την «παρουσία σε μεγάλο αριθμό αγορών» και τη φήμη της HSW, καθώς τη χαρακτηρίζει ως «μία αναγνωρισμένη εταιρεία στη συνείδηση του καταναλωτή»⁴⁸⁴.
304. Περαιτέρω, η HSW και η ΑΤΤΙΚΑ διαθέτουν το 2017 το μεγαλύτερο στόλο στην ελληνική ακτοπλοΐα, με παρόμοιο αριθμό συμβατικών πλοίων (7 και 9 αντίστοιχα) και με τη HSW να διαθέτει επιπλέον και 10 ταχύπλοα. Η ANEK και η MINOAN, οι οποίες κατατάσσονται στις εταιρίες κορμού της ελληνικής ακτοπλοΐας [βλ. ανωτέρω υπό Ε.1.], δραστηριοποιούνται στη διασύνδεση Αττικής με Κρήτη⁴⁸⁵, με στόλο πέντε και δύο πλοίων αντίστοιχα.
305. Όπως προκύπτει από τις μέγιστες ταχύτητες 71 πλοίων της ελληνικής ακτοπλοΐας [βλ. Παράρτημα 7], η συντριπτική πλειονότητα⁴⁸⁶ των πλοίων των συμμετεχουσών έχουν υψηλές ταχύτητες. Πιο συγκεκριμένα, οι ταχύτητες στα πλοία της HSW ξεκινούν από 28 μίλια την ώρα (μ/ω) έως 40 μ/ω στα ταχύπλοα και 19 έως 26 μ/ω στα συμβατικά⁴⁸⁷, [...]⁴⁸⁸.
306. Τα ανωτέρω χαρακτηριστικά στα οποία διακρίνονται οι υπηρεσίες των συμμετεχουσών (ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών, ταχύτητα πλοίων, ισχυρή εταιρική ταυτότητα/ φήμη) συνιστούν, μαζί με το ναύλο, τους κύριους παράγοντες που συνεκτιμώνται από τους καταναλωτές κατά την επιλογή της εταιρίας (πλοίου) για την πραγματοποίηση ενός ταξιδιού [βλ. ανωτέρω υπό Ζ.1]. Περαιτέρω, στα τέσσερα επηρεαζόμενα νησιά του Β. Αιγαίου/Πάτμου, δεν δραστηριοποιείται άλλος ανταγωνιστής, πέραν των συμμετεχουσών, ενώ το ίδιο ισχύει εν τοις πράγμασι και για ορισμένες διαδρομές των Κυκλάδων, όπως ενδεικτικά οι συνδέσεις από/προς Αττική με τα νησιά Πάρος, Σύρος, Αμοργός και Κουφονήσι, στις οποίες τα αθροιστικά μερίδια αγοράς των συμμετεχουσών κυμαίνονται σε

⁴⁸³ Ιστοσελίδα <https://hellenicseaways.gr/page/about>, ημερομηνίας 09.03.2018.

⁴⁸⁴ Βλ. και [...].

⁴⁸⁵ Η ANEK, εκτός του Πειραιάς – Ηράκλειο και Πειραιάς – Χανιά, δραστηριοποιείται επίσης μέσω των θυγατρικών της α) Αιγαίον Πέλαγος σε συνδέσεις μεταξύ Πειραιά, Ηρακλείου, Σαντορίνης, Ανάφης, Καρπάθου, Κάσου, Μήλου, Ρόδου, Σητείας και Χάλκης και β) Λ.Α.Ν.Ε. σε συνδέσεις Πειραιά με Καστέλι Κισσάμου, Κύθηρα, Αντικύθηρα, Γύθειο, Καλαμάτα κλπ.

⁴⁸⁶ Συγκεκριμένα, πρόκειται για 26 από τα 29 πλοία των συμμετεχουσών.

⁴⁸⁷ Εξάιρεση αποτελεί το πλοίο ΑΡΤΕΜΙΣ, το οποίο έχει ταχύτητα 17 μ/ω και εκτελεί δρομολόγιο με Σύμβαση Δημόσιας Ανάθεσης.

⁴⁸⁸ Βλ. και υπ' αριθ. πρωτ. 7095/04.12.2017 επιστολή της SEAJETS.

ποσοστά άνω του 95%⁴⁸⁹. Περαιτέρω, κατά δήλωση της ΑΤΤΙCΑ, επιπλέον των ανωτέρω νησιών, [...].

307. Ενόψει των ανωτέρω, προκύπτουν επαρκείς ενδείξεις ύπαρξης άμεσου ανταγωνισμού μεταξύ των συμμετεχουσών επιχειρήσεων, τόσο στην ελληνική ακτοπλοΐα γενικά όσο και σε μεγάλο αριθμό από τα επηρεαζόμενα νησιά.

Z.7. ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΤΙΚΗ ΔΥΝΑΜΗ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΩΝ – ΑΓΟΡΑΣΤΩΝ

308. Σύμφωνα με τη μελέτη [...] ⁴⁹⁰, στους «προμηθευτές» των ακτοπλοϊκών εταιριών συγκαταλέγονται κατ' αρχήν τα διάφορα ναυπηγεία (ναυπήγηση και μετατροπές, επισκευές πλοίων), τα συνεργεία που ειδικεύονται σε επισκευές – συντηρήσεις, οι διάφοροι πλοιοκτήτες που διαθέτουν πλοία προς πώληση ή ακόμα και προς μίσθωση, οι εταιρίες που προμηθεύουν ναυτιλιακά καύσιμα και λιπαντικά, καθώς και οι εταιρίες-προμηθευτές τροφίμων και ποτών. Σε σχέση με τις προαναφερόμενες βασικές κατηγορίες προμηθευτών των ακτοπλοϊκών εταιριών, κατά την κλαδική μελέτη:

(α) Η θέση των εταιριών που ενδιαφέρονται για κατασκευή ή αγορά πλοίων έχει ισχυροποιηθεί έναντι των προμηθευτών τους, δεδομένης της παγκόσμιας κάμψης της ζήτησης στη ναυτιλία τα τελευταία χρόνια.

(β) Ισχυρή είναι η διαπραγματευτική δύναμη και των εταιριών εμπορίας καυσίμων, οι οποίες μπορούν να προμηθεύουν ναυτιλιακά καύσιμα με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο στη χαμηλότερη δυνατή τιμή, ενόψει της θέσπισης της υποχρεωτικής χρήσης του συγκεκριμένου τύπου καυσίμου σε όλα τα επιβατικά πλοία.

(γ) Οι μεγάλες και οργανωμένες επιχειρήσεις εστίασης είναι σε θέση να διαπραγματεύονται τους όρους συνεργασίας τους με τις ναυτιλιακές εταιρείες, καθώς τα τελευταία κυρίως χρόνια έντονο είναι το φαινόμενο του *outsourcing* (εκχώρηση συγκεκριμένων δραστηριοτήτων μίας επιχείρησης σε τρίτους) στις υπηρεσίες εστίασης των πλοίων, με συνέπεια να παρατηρείται επέκταση των δικτύων γνωστών αλυσίδων εστιατορίων γρήγορης εξυπηρέτησης και στις «κλειστές» αγορές των πλοίων.

309. Οι βασικοί χρήστες των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, ήτοι οι ιδιώτες που επιθυμούν να μεταβούν οι ίδιοι (ή και με το όχημά τους) σε νησιωτικό προορισμό, δεν έχουν καμία διαπραγματευτική δύναμη. Η διαπραγματευτική δύναμη της κάθε μίας μεταφορικής εταιρίας, σύμφωνα με τη μελέτη [...], εξαρτάται από τον όγκο του μεταφορικού της έργου. Ωστόσο, για τους νησιωτικούς προορισμούς που εξυπηρετούνται από μία μόνο ακτοπλοϊκή εταιρία, η διαπραγματευτική ισχύς των μεταφορικών εταιριών εκτιμάται μικρή, σε αντίθεση με τους προορισμούς όπου υφίσταται δυνατότητα επιλογής ακτοπλοϊκής εταιρίας ως προς τους οποίους, ιδιαίτερα κατά τους μήνες μικρού επιβατικού μεταφορικού έργου, είναι υψηλότερη, καθώς οι μεταφορικές εταιρίες αποτελούν βασικούς πελάτες των ακτοπλοϊκών εταιριών που εκτελούν δρομολόγια όλο το χρόνο ^{491, 492}.

⁴⁸⁹ Βλ. Παράρτημα 9, μερίδια αγοράς βάσει εισιτηρίων επιβατών έτους 2016 που αφορούν τα νησιά Πάρος, Σύρος, Αμοργός, Κουφονήσι.

⁴⁹⁰ Προσκομισθείσα με την υπ' αριθ. πρωτ. 6131/20.10.2017 απάντηση της εταιρίας ΜΙΝΟΑΝ.

⁴⁹¹ Η «Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδας Οδικών Εμπορευματικών και Επιβατικών Μεταφορών» (υπ' αριθ. πρωτ. 5742/11.10.17 ερωτηματολόγιο της ΓΔΑ και υπ' αριθ. πρωτ. 5935/16.10.17 απάντησή της) δεν εξέφρασε άποψη.

310. Τα τουριστικά – ταξιδιωτικά γραφεία, ιδιαίτερα τις περιόδους θερινών διακοπών, εορτών και αργιών, μεταφέρουν μαζικά μέσω των επιβατηγών πλοίων μεγάλο μέρος της πελατείας τους. Ωστόσο, λόγω της μεγάλης διασποράς τους, η διαπραγματευτική τους δύναμη εκτιμάται εν γένει μικρή, διαφέρει δε ως προς την έντασή της έναντι κάθε μίας από τις ακτοπλοϊκές εταιρίες, όπως αντανακλάται στο επίπεδο της συμφωνηθείσας προμήθειας, με συνέπεια να εμφανίζεται ως ισχυρότερη έναντι των ανταγωνιστών των συμμετεχουσών και ηπιότερη έναντι των συμμετεχουσών. Έτσι, η υψηλή ζήτηση των δρομολογίων της ΑΤΤΙCΑ και της ΗSW, όπως αποτυπώνεται στα μερίδιά τους στο σύνολο της αγοράς, επηρεάζει και τη διαπραγματευτική τους δύναμη έναντι των πρακτορείων, με την προμήθεια που χορηγούν να κυμαίνεται σε χαμηλότερα επίπεδα σε σχέση με αυτών των λοιπών εταιριών [βλ. ανωτέρω υπό Ζ.2.].

Ζ.8. ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ ΚΟΣΤΟΥΣ

311. Σύμφωνα με την Γνωστοποίηση 1 και τα προσκομισθέντα στοιχεία των ανταγωνιστών⁴⁹³, η δομή του κόστους πωληθέντων των συμμετεχουσών εταιριών καθώς και των κυριότερων ανταγωνιστών⁴⁹⁴ τους στις επηρεαζόμενες αγορές κατά το έτος 2016, παρουσιάζεται στον επόμενο πίνακα και διαγραμματικά στο ακόλουθο ραβδόγραμμα.

[ΑΠΟΡΡΗΤΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ – ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΟΣΤΟΥΣ]

[ΑΠΟΡΡΗΤΟ ΡΑΒΔΟΓΡΑΜΜΑ – ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΟΣΤΟΥΣ]

⁴⁹² Η «Πανελλήνια Ομοσπονδία Σωματείων & Ενώσεων Ιδιοκτητών Ελαφρών Φορτηγών Δ.Χ.» (υπ' αριθ. πρωτ. 5740/11.10.17 ερωτηματολόγιο της ΓΔΑ και υπ' αριθ. πρωτ. 6962/28.11.17 απάντησή της) δεν εξέφρασε άποψη.

⁴⁹³ Βλ. ΗSW υπ' αριθ. πρωτ. 6311/30.10.2017, FAST FERRIES υπ' αριθ. πρωτ. 6138/23.10.2017, SEAJETS υπ' αριθ. πρωτ. 6819/21.11.2017, GOLDEN STAR FERRIES υπ' αριθ. πρωτ. 6387/1.11.2017 και ANEK υπ' αριθ. πρωτ. 6251/26.10.2017 επιστολές απάντησης.

⁴⁹⁴ Οι εν λόγω ανταγωνιστές επιλέχθηκαν διότι σε κάποια δρομολόγια των επηρεαζόμενων αγορών (Ιος-Θήρα, Θήρα-Ιος, Νάξος-Αμοργός, Ιος- Νάξος, Νάξος-Ιος, Αττική-Μύκονος, Μύκονος-Αττική) εμφανίζουν συμμετρικά μερίδια αγοράς με τις συμμετέχουσες.

312. Τόσο από τον ανωτέρω πίνακα όσο και από το ραβδόγραμμα που τον ακολουθεί, παρατηρείται ότι οι βασικοί παράγοντες κόστους σε όλες τις συγκρινόμενες εταιρίες είναι κατά φθίνουσα σειρά τα έξοδα καυσίμων και λιπαντικών, τα έξοδα μισθοδοσίας και γενικώς αμοιβών προσωπικού και το κόστος συντήρησης και επισκευής των πλοίων. Τα τρία αυτά κέντρα κόστους είναι άρρηκτα συνδεδεμένα με το μείγμα του στόλου της κάθε εταιρίας καθώς και την παλαιότητα αυτού. Η δομή του κόστους πωληθέντων της κάθε εταιρίας είναι απόρροια των επιχειρηματικών της επιλογών ως προς το είδος του πλοίου που θα χρησιμοποιήσει ανά διαδρομή και της παλαιότητας, σε συνάρτηση με το βαθμό εκσυγχρονισμού, του στόλου της. Από τις απαντήσεις των ανταγωνιστών, διαπιστώνεται ότι τα ταχύπλοα έχουν μεγαλύτερη κατανάλωση καυσίμων από τα συμβατικά πλοία, το κόστος μισθοδοσίας είναι αναλογικά μεγαλύτερο στα συμβατικά πλοία, ενώ τα παλαιότερα συμβατικά πλοία και τα ταχύπλοα αντιμετωπίζουν υψηλότερα κόστη συντήρησης. Σύμφωνα με την «16η Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα 2017» της συμβουλευτικής εταιρίας ΧRTC, την τετραετία 2013-2016 παρατηρείται μία σημαντική μείωση του κόστους καυσίμων η οποία οφείλεται στην υποχώρηση των διεθνών τιμών πετρελαίου, αλλά και μία αξιοσημείωτη αύξηση του κόστους συντήρησης, η οποία σχετίζεται άμεσα με την ηλικιακή σύνθεση του στόλου. Αναλυτικά:
313. Το κόστος των καυσίμων είναι το σημαντικότερο και περισσότερο ευμετάβολο κέντρο κόστους για την ακτοπλοΐα, καθώς είναι εκτεθειμένο στα αυξημένα επίπεδα μεταβλητότητας των διεθνών τιμών αλλά και των συναλλαγματικών κινδύνων, και είναι ευθέως ανάλογο με τη επιχειρησιακή ταχύτητα των πλοίων. Έτσι, παρατηρείται ότι [...].
314. Στο κόστος μισθοδοσίας, [...].
315. Το κόστος επισκευής και συντήρησης είναι άμεσα συνδεδεμένο με τη παλαιότητα των πλοίων της κάθε εταιρίας, [...]
316. Οι συμμετέχουσες, παρόλο που η μία δραστηριοποιείται αμιγώς με συμβατικά πλοία και η άλλη με μεικτό στόλο, εμφανίζουν [...]

Z.9. ΔΙΑΦΘΩΤΙΚΟΙ ΔΕΣΜΟΙ ΜΕΤΑΞΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ

317. Απώτερος αποκλειστικός ελέγχων μέτοχος της γνωστοποιούσας, από το 2015 έως σήμερα, είναι η MIG⁴⁹⁵. Η Τράπεζα Πειραιώς, επιπλέον της HSW, συμμετέχει στο μετοχικό κεφάλαιο της MIG με ποσοστό 31,2%⁴⁹⁶ και της ANEK, [...]⁴⁹⁷.
318. Ο Όμιλος ΑΤΤΙCA⁴⁹⁸ συμμετέχει σε κοινοπραξία εσόδων πλοίων με την ANEK⁴⁹⁹ με την επωνυμία «ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ANEK A.E. - SUPERFAST ENDEKA (HELLAS) INC. & ΣΙΑ», με σκοπό την από κοινού εξυπηρέτηση των διεθνών συγκοινωνιακών γραμμών και των γραμμών εσωτερικού Πειραιά - Κρήτης. Στο κοινοπρακτικό σχήμα συμμετέχουν, πέραν της ANEK A.E, οι εταιρείες [...], όλες θυγατρικές εταιρίες του Ομίλου ΑΤΤΙCA. Οι εταιρίες του

⁴⁹⁵ Βλ. υπ' αριθ. πρωτ. 5691/09.10.2017 απάντηση της.

⁴⁹⁶ Υπ' αρ. πρωτ. 6323/30.10.2017 επιστολή της ΑΤΤΙCA.

⁴⁹⁷ Υπ' αριθ. πρωτ. 6323/30.10.2017 επιστολή.

⁴⁹⁸ Βλ. Γνωστοποίηση 1.

⁴⁹⁹ Υπ' αριθ. πρωτ. 6251/26.10.2017 επιστολή της ANEK.

- Ομίλου ΑΤΤΙΚΑ συμμετέχουν στα έσοδα της κοινοπραξίας κατά ποσοστό [...]%, ενώ η ΑΝΕΚ συμμετέχει στα έσοδα αυτής κατά ποσοστό [...]%.
319. Το μέλος του Διοικητικού της Συμβουλίου της ΗΣW, [...], είναι ταυτόχρονα διευθυντής επιχειρησιακής λειτουργίας στην ΑΝΕΚ, αντιπρόεδρος στο διοικητικό συμβούλιο της ναυτικής εταιρίας «ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ», εταιρίας θυγατρικής της ΑΝΕΚ, και μέλος της διοικούσας επιτροπής της κοινοπραξίας με την ΑΤΤΙΚΑ «ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΑΝΕΚ Α.Ε -SURERFAST ENDEKA HELLAS ING & ΣΙΑ». Επίσης, το μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου της ΗΣW, [...], είναι ταυτόχρονα μέλος της διοικούσας επιτροπής της κοινοπραξίας με την ΑΤΤΙΚΑ «ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΑΝΕΚ Α.Ε -SURERFAST ENDEKA HELLAS ING & ΣΙΑ». Πέραν αυτών των συσχετίσεων εταιρικών θέσεων ευθύνης, δεν υπάρχει κανένας διαρθρωτικός δεσμός μεταξύ της ΗΣW και λοιπών ακτοπλοϊκών εταιριών ούτε καμία υφιστάμενη συμφωνία οριζόντιας συνεργασίας με άλλες ακτοπλοϊκές εταιρίες. Κατά το πρόσφατο παρελθόν, η ΗΣW συμμετείχε σε κοινοπραξία και ειδικότερα στην ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΡΩΝΙΚΟΥ, συνεργασία που έπαυσε το έτος 2016⁵⁰⁰.
320. Η ΜΙΝΟΑΝ⁵⁰¹ κατέχει το 48,53% των μετοχών της εξαγοραζόμενης ΗΣW αλλά, σύμφωνα με τη δήλωσή της, δεν εκπροσωπείται στο Δ.Σ. της εταιρίας, δεν ασκεί οποιασδήποτε μορφής έλεγχο ή διοίκηση, ούτε συνεργάζεται μαζί της ή με άλλες ακτοπλοϊκές εταιρίες. Όταν ολοκληρωθεί η συναλλαγή που γνωστοποιήθηκε με τη Γνωστοποίηση 2, ο εν λόγω δεσμός θα παύσει να υφίσταται.
321. Σύμφωνα με τη SEAJETS⁵⁰², δεν υπάρχει [...] ⁵⁰³ [...].
322. Η Κοινοπραξία Πλοίων Σαρωνικού (SARONIC FERRIES)⁵⁰⁴ αποτελεί εν λειτουργία κοινοπραξία στην οποία, από το 2014 έως και το 2017, έχουν συμμετάσχει οι εταιρίες Απόλλων Φέρις Ναυτική Εταιρεία, Αχαιός Φέρις Ναυτική Εταιρεία, Νόβα Φέρις Ι.ΝΕ., Ποσειδών Φέρις Ναυτική Εταιρεία και ΗΣW, η οποία αποχώρησε το 2016. Η εταιρία δηλώνει ότι δεν υπάρχει κανένας διαρθρωτικός δεσμός με άλλες ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις.
323. Η εταιρία ΑQUA MARIA⁵⁰⁵ συμμετέχει από 14.06.2017 σε κοινοπραξία με την εταιρία ΑΝΕΣ ΦΕΡΡΙΣ με ποσοστό [...]%. Ο σκοπός της σύστασης της εν λόγω κοινοπραξίας ήταν η πληρέστερη κάλυψη των Σποράδων από Αγ. Κωνσταντίνο και Βόλο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους με συμβατικά πλοία τα οποία θα παρείχαν αμοιβαία κάλυψη σε περίπτωση ακινησίας.
324. Η εταιρεία ΛΑΦΑΣΙ⁵⁰⁶ συνεργάζεται με την ΑΝΕ Καλύμνου, στην τοπική γραμμή Κάλυμνος-Μαστιχάρι (Κω). Η εν λόγω συνεργασία περιλαμβάνει από κοινού δρομολόγια στη συγκεκριμένη γραμμή.

⁵⁰⁰ Υπ' αριθ. πρωτ. 6311/30.10.2017 επιστολή της ΗΣW.

⁵⁰¹ Υπ' αριθ. πρωτ. 6131/20.10.2017.

⁵⁰² Υπ' αριθ. πρωτ. 7095/04.12.2017 επιστολή της SEAJETS.

⁵⁰³ Τα πλοία ανήκουν σε [...].

⁵⁰⁴ Υπ' αριθ. πρωτ. 6465/06.11.2017 της Κοινοπραξίας Πλοίων Σαρωνικού.

⁵⁰⁵ Υπ' αριθ. πρωτ.-7821/29.12.2017 επιστολή της εν λόγω εταιρίας.

⁵⁰⁶ Υπ' αριθ. πρωτ. 6612/10.11.2017 επιστολή της εταιρίας.

325. Μέτοχοι και μέλη των τριών εταιριών, Αγία Μαρίνη⁵⁰⁷, ΚΑΤΕΡΟΣ⁵⁰⁸ και ΠΑΡΟΣ-ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ⁵⁰⁹, συμμετέχουν, αφενός στις εν λόγω εταιρίες, αφετέρου στη μονοβάπορη εταιρία με την επωνυμία ΜΑΝΤΑΛΕΝΑ Ι Ν.Ε.
326. Οι λοιπές ανταγωνίστριες εταιρίες είτε δήλωσαν ότι δεν υφίσταται κανένας διαρθρωτικός δεσμός μεταξύ τους και κάποιας άλλης ακτοπλοϊκής εταιρίας⁵¹⁰, είτε δεν αναφέρθηκαν καθόλου στο εν λόγω θέμα⁵¹¹.

Η. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ: ΟΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΩΝ ΜΕΡΩΝ, ΤΩΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ ΤΟΥΣ ΚΑΙ ΛΟΙΠΩΝ ΦΟΡΕΩΝ

Η.1 ΟΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΩΝ ΜΕΡΩΝ

Η.1.1. Η άποψη της ΑΤΤΙΚΑ

327. Σύμφωνα με την γνωστοποιούσα⁵¹², η υπό εξέταση συγκέντρωση δεν δύναται να περιορίσει σημαντικά τον ανταγωνισμό, δεδομένου ότι η αγορά είναι απελευθερωμένη και ανταγωνιστική και, ελλείψει νομικών και πραγματικών εμποδίων εισόδου σε αυτή, δεν καταλείπεται δυνατότητα περιορισμού του ανταγωνισμού, καθόσον υφίσταται, πέραν του πραγματικού ανταγωνισμού, δυνητικός ανταγωνισμός από διεθνείς εταιρίες που σήμερα δραστηριοποιούνται στην Ευρώπη, οι οποίες μπορούν ανά πάσα στιγμή να δραστηριοποιηθούν στην Ελληνική αγορά, εφόσον κρίνουν ότι παρουσιάζει επιχειρηματικό ενδιαφέρον. Κατά τη γνωστοποιούσα, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι στην αγορά αυτή οι πελάτες δεν είναι προσηλωμένοι σε συγκεκριμένο σήμα αλλά μετακινούνται εύκολα ανάμεσα στους ανταγωνιστές ανάλογα με τη συμφέρουσα τιμή και το δρομολόγιο.
328. Η γνωστοποιούσα ισχυρίζεται, επίσης, πως ακόμη και εάν ήθελε υποτεθεί ότι, ως αποτέλεσμα της γνωστοποιούμενης συγκέντρωσης, ενδέχεται να σημειωθεί οποιαδήποτε επίδραση στον ανταγωνισμό, τα οφέλη για τον τελικό καταναλωτή που θα προκύψουν υπερτερούν σημαντικά κάθε τυχόν πιθανού περιοριστικού αποτελέσματος. Ιδιαίτερα τονίζει ότι, υπό τις σημερινές συνθήκες η σκοπούμενη συγκέντρωση αποτελεί την καλύτερη δυνατή λύση για τον καταναλωτή και την Ελληνική οικονομία εν γένει, καθώς η μη πραγματοποίησή της θα οδηγήσει στην σταδιακή περαιτέρω συρρίκνωση των Ελληνικών εταιριών. Κατά τη γνωστοποιούσα, το ενδεχόμενο περαιτέρω ισχυροποίησης ήδη ισχυρών ευρωπαϊκών παικτών, οι οποίοι απολαμβάνουν λειτουργικά και οικονομικά πλεονεκτήματα υπό τη μορφή κρατικών επιχορηγήσεων από τις χώρες προέλευσής τους, αλλά και τα οφέλη από τις συνέργειες λόγω του μεγέθους τους, ενδέχεται να οδηγήσει τα επόμενα χρόνια στον εκ των πραγμάτων περιορισμό της λειτουργίας κάποιας - ή και των δύο - από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις. Κατά συνέπεια, οι επιλογές για τον καταναλωτή σε πρώτο χρόνο από άποψη δρομολογιακών

⁵⁰⁷ Υπ' αριθ. πρωτ. 5875/16.10.2017 επιστολή της εταιρίας.

⁵⁰⁸ Υπ' αριθ. πρωτ. 5874/16.10.2017 επιστολή της εταιρίας.

⁵⁰⁹ Υπ' αριθ. πρωτ. 5873/16.10.2017 επιστολή της εταιρίας.

⁵¹⁰ Απαντήσεις των Fast Ferries (υπ' αριθ. πρωτ. 6138/23.10.2017), Golden Star Ferries (υπ' αριθ. πρωτ. 6387/01.11.2017), Aegean Flying Dolphins (υπ' αριθ. πρωτ. 44, 45 και 46/03.01.2018), Aegean Speed Lines (υπ' αριθ. πρωτ. 6006/17.10.2017), Καρθαία (υπ' αριθ. πρωτ. 6055/19.10.2017), ΣΚΥΡΟΣ Ν.Ε. (υπ' αριθ. πρωτ. 6612/10.11.2017) και ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ (υπ' αριθ. πρωτ. 824/08.02.2018).

⁵¹¹ Ναυτική εταιρία αιγαίου (Sea dreams), ANMEZ – ZANTE, ANE Καλύμνου, Δωδεκάνησος, Καρύστια, Μανούσος, ΑΓ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ – ΣΑΟΣ.

⁵¹² Βλ. Γνωστοποίηση 1.

συνδέσεων ενδέχεται να ελαττωθούν. Δια της σκοπούμενης συγκέντρωσης η γνωστοποιούσα υποστηρίζει ότι δίνεται η δυνατότητα δημιουργίας ενός ισχυρού Ελληνικού επιχειρησιακού σχήματος, που θα έχει τη δυνατότητα απευθείας και ουσιαστικού ανταγωνισμού με διεθνείς εταιρίες κολοσσούς, αλλά και με τις αεροπορικές υπηρεσίες που τα τελευταία χρόνια έχουν εξελιχθεί σε ισχυρότατο ανταγωνιστή των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Αναλυτικότερα, κατά την άποψη της γνωστοποιούσας, η δημιουργία ενός ισχυρού επιχειρησιακού σχήματος θα έχει ιδιαίτερα ευνοϊκά αποτελέσματα για:

(α) τους καταναλωτές, αφού θα επιτρέψει τη συνεχιζόμενη ισχυρή παρουσία Ελληνικών εταιριών με ότι αυτό συνεπάγεται για την εξυπηρέτηση των ελληνικών νησιών, ιδιαίτερα των πιο απομακρυσμένων τα οποία ο Όμιλος ΑΤΤΙCΑ εξυπηρετεί ανέκαθεν και με ελεύθερες δρομολογήσεις,

(β) τη συντήρηση της Ελληνικής σημαίας με ότι αυτό σημαίνει για την απασχολησιμότητα Ελληνικών πληρωμάτων,

(γ) τους Έλληνες εργαζόμενους στην ξηρά,

(δ) το δίκτυο προμηθευτών, πολλοί από τους οποίους είναι Έλληνες παραγωγοί και πάροχοι υπηρεσιών, και

(ε) την Ελληνική οικονομία, μέσω της διατήρησης θέσεων εργασίας σε ξηρά και θάλασσα, μέσω της καλύτερης και πιο λειτουργικής εξυπηρέτησης των νησιών μας και δη των πλέον ακριτικών, συμβάλλοντας όχι μόνο στην οικονομική τους ανάπτυξη αλλά και στην εθνική ασφάλεια.

329. Σε διευκρινιστική ερώτηση της ΓΔΑ για τα οφέλη των καταναλωτών, η γνωστοποιούσα⁵¹³ αναφέρει ότι, επιπροσθέτως της ποιοτικής αναβάθμισης των προσφερόμενων υπηρεσιών (π.χ. συνεπής εκτέλεση δρομολογίων) σε όλες τις αγορές που θα δραστηριοποιείται το νέο σχήμα, το επιβατικό κοινό θα επωφεληθεί από την υπό κρίση συγκέντρωση διότι:

(α) θα δημιουργηθεί ένας ικανός και ισχυρός συνομιλητής για τις Ελληνικές Αρχές, με δυνατότητες υποβολής προτάσεων για την επίλυση σοβαρών προβλημάτων, όπως π.χ. το μεταναστευτικό, η κάλυψη έκτακτων συγκοινωνιακών αναγκών κ.τ.λ.

(β) θα καταστεί δυνατή η μελέτη για την αναδιοργάνωση των γραμμών, που εξυπηρετούνται με ανταποκρίσεις σε υλοποίηση προτάσεων φορέων όπως ο ΕΕΣΥΜ (Ελληνικός Επιμελητηριακός Σύνδεσμος Μεταφορών). Λαμβανομένων υπόψη των ανύπαρκτων λιμενικών υποδομών, η εκτέλεση δρομολογίων με ανταποκρίσεις προϋποθέτει τον απόλυτο συγχρονισμό των δρομολογίων τουλάχιστον δύο πλοίων, ο οποίος δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί αν δεν υπάρχει κοινός προγραμματισμός

(γ) θα επιτευχθεί εξορθολογισμός των δρομολογίων και θα καταστεί δυνατή η διόρθωση των ωρών αναχώρησης, ώστε να προσφέρονται εναλλακτικά ωράρια αναχώρησης αντί «συναναχωρήσεων» με αποτέλεσμα την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και τη διευκόλυνση της εμπορευματικής κίνησης,

(δ) θα επιτευχθεί η καλύτερη εκμετάλλευση των πλοίων με τη δρομολόγηση καταλληλότερων πλοίων ανά γραμμή, γεγονός το οποίο θα έχει σαν αποτέλεσμα την απελευθέρωση χωρητικότητας και τη κάλυψη συγκοινωνιακών αναγκών, οι οποίες δεν καλύπτονται, και

⁵¹³ Υπ' αριθ. πρωτ. 5691/09.10.2017 επιστολή της γνωστοποιούσας.

(ε) ο συνδυασμός των προγραμμάτων πιστότητας των δύο εταιριών θα έχει σαν αποτέλεσμα τον διπλασιασμό των δικαιούχων και τον πολλαπλασιασμό των προορισμών προς τους οποίους παρέχονται σημαντικές εκπτώσεις όλο τον χρόνο και δωρεάν εισιτήρια.

330. Η γνωστοποιούσα⁵¹⁴ αναφέρει, επίσης, ότι οι συνθήκες ανταγωνισμού στο Αιγαίο αναμένεται να μεταβληθούν σημαντικά στο άμεσο μέλλον, με την ενίσχυση του στόλου των βασικών ανταγωνιστών τους [βλ. Παράρτημα 19]. Κατά την άποψη της, η αύξηση του στόλου των ανταγωνιστών, ειδικώς δε των SEAJETS και GOLDEN STAR FERRIES, καταδεικνύει ότι ο ανταγωνισμός θα παραμείνει ισχυρός ειδικά στις Κυκλάδες, ενόψει και της μείωσης του στόλου της με την πώληση των πλοίων SUPERFAST XII και HIGHSPEED 7 στον Όμιλο Grimaldi [βλ. ανωτέρω υπό Γ.1.].
331. Εξάλλου, η δυνατότητα ελεύθερης θέσης ναύλων από τις εταιρίες των εταιριών προβλέπεται δυνάμει υπουργικής απόφασης, η οποία θεσπίζει κριτήρια τα οποία μπορούν οποτεδήποτε να τροποποιηθούν ομοίως με υπουργική απόφαση. Η γνωστοποιούσα επικαλείται περιορισμούς της δυνατότητας ελεύθερης θέσης ναύλων, ενόψει των προβλέψεων της ΥΑ 3323.1/02/08⁵¹⁵ [βλ. ανωτέρω υπό Δ] και ειδικότερα α) την υποχρέωση των ακτοπλοϊκών εταιριών η ανώτατη τιμή ναύλου της χειμερινής περιόδου να μην υπερβαίνει την αντίστοιχη χαμηλότερη τιμή ναύλου της θερινής περιόδου, β) την υποχρέωση ενημέρωσης του Υπουργείου επί των ναύλων και των μεταβολών αυτών και γ) τη δυνατότητα ανάκλησης των αποφασισμένων ναύλων, εφόσον υπάρχουν ενδείξεις υπέρμετρης αύξησης των τιμών, και παραπομπής της υπόθεσης στην Επιτροπή Ανταγωνισμού. Κατά τη γνωστοποιούσα από τα στοιχεία αυτά προκύπτει ότι, ελλείψει ανταγωνισμού σε μία σύνδεση, παύει να ισχύει η δυνατότητα ελεύθερης θέσης ναύλων και η γραμμή τελεί υπό κρατικό ναυτολόγιο, ότι στην πράξη οι τιμές δεν καθορίζονται ελεύθερα και ότι υφίσταται άμεση παρακολούθηση και ασκείται εμμέσως συνεχής έλεγχος επί των τιμών και, σε περίπτωση υπόνοιας υπέρμετρης τιμολόγησης, αναστέλλεται η εφαρμογή του ελεύθερου ναυτολογίου. Επισημαίνει ειδικώς ότι δεδομένου ότι ο ανταγωνισμός εντατικοποιείται τους θερινούς μήνες και η ανώτατη τιμή ναύλου της χειμερινής περιόδου δεν μπορεί να υπερβαίνει την αντίστοιχη χαμηλότερη τιμή ναύλου της θερινής περιόδου, στην πράξη καμία πλοιοκτήτρια δεν μπορεί να αυξήσει ελεύθερα τις τιμές ναύλου που χρεώνει ακόμη και κατά τη χειμερινή περίοδο που ο ανταγωνισμός περιορίζεται.
332. Η γνωστοποιούσα, περαιτέρω, αναφέρεται στην επιβολή από το Υπουργείο της υποχρέωσης παροχής εκπτώσεων οι οποίες ανέρχονται μέχρι ποσοστού 100% επί του ναύλου σε κατηγορίες επιβατών και οχημάτων σε ορισμένες δρομολογιακές γραμμές. Σχετικά προσκομίζει α) πίνακα με τις υποχρεωτικές εκπτώσεις που εφάρμοσε το έτος 2017, από τον οποίο προκύπτει ότι αντιστοιχούν στο [...] % του αριθμού των εισιτηρίων επιβατών που διακινήθηκαν με πλοία του Ομίλου ΑΤΤΙCΑ και β) πίνακα με τις διαδρομές του στόλου του Ομίλου ΑΤΤΙCΑ το 2017 στις οποίες εφαρμόστηκε κρατικό ναυτολόγιο με βάση τις συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, σύμφωνα με τον οποίο στο [...] % του αριθμού των εισιτηρίων του Ομίλου ΑΤΤΙCΑ εφαρμόστηκε κρατικό ναυτολόγιο (πλέον του προαναφερθέντος [...] %).

⁵¹⁴ Υπ' αριθ. πρωτ. 1738/15.03.2018 και 1818/19.03.2018 επιστολές της γνωστοποιούσας.

⁵¹⁵ ΦΕΚ Β' 530/26.03.2008.

333. Η γνωστοποιούσα επικαλείται, επίσης, τη δυνατότητα του Υπουργού να επιβάλει στους πλοιοκτήτες υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, της οποίας έχει κάνει χρήση στο παρελθόν για την εξυπηρέτηση και των δύο λιμένων της νήσου Θάσου από την Καβάλα. Από το ανωτέρω γεγονός, κατά τη γνωστοποιούσα, προκύπτει ότι ακόμη και για συνδέσεις που θεωρητικά δεν υπόκεινται σε κρατικό ναυολόγιο, στην πράξη υπάρχει κρατική παρέμβαση.
334. Επίσης, η γνωστοποιούσα υποστηρίζει ότι η πραγματοποίηση της υπό κρίση συγκέντρωσης θα επιφέρει βελτιώσεις της αποτελεσματικότητας. Αναλυτικότερα⁵¹⁶, η υπό εξέταση πράξη αναμένεται να οδηγήσει σε βάθος χρόνου σε συνέργειες συνολικού ύψους €[...] εκ. σε επίπεδο ετησιοποιημένων λειτουργικών κερδών (EBITDA run-rate) αθροιστικά και για τις δύο εταιρίες. Μάλιστα, ποσοστό άνω του 85% των εκτιμώμενων συνεργειών προς βελτίωση της αποτελεσματικότητας, προέρχεται από τον εξορθολογισμό των δρομολογίων (€[...]εκ.), ενώ μόλις 15% των εκτιμώμενων συνεργειών (€[...]εκ.) θα προέλθει από μείωση κόστους εκμετάλλευσης λόγω οικονομιών κλίμακας. Περαιτέρω, δημιουργούνται και έμμεσα οφέλη για τους καταναλωτές, καθώς με την απόκτηση ελέγχου επί της HSW, η ενιαία οντότητα θα επιτύχει υγιή και σταθερή κατάσταση ρευστότητας που συνεπάγεται:
- (α) εξασφάλιση μακροχρόνιας βιωσιμότητας και διαχρονικής εξυπηρέτησης των υποχρεώσεων του Ομίλου προς πληρώματα, εργαζομένους, φορολογικές αρχές, λιμενικές αρχές, προμηθευτές, δανειστές κλπ,
 - (β) σημαντικά καλύτερες προοπτικές χρηματοδότησης,
 - (γ) δημιουργία ταμειακών αποθεμάτων σε βάθος χρόνου προς επενδύσεις για αναβάθμιση/εκσυγχρονισμό στόλου, για νέα πλοία και για προσαρμογή στους νέους περιβαλλοντικούς κανονισμούς,
 - (δ) περιορισμό επιπτώσεων από πιθανή αύξηση στις τιμές καυσίμων, και
 - (ε) δυνατότητα μεγαλύτερης ευελιξίας εμπορικής πολιτικής προς ευπαθείς ομάδες.
335. Η γνωστοποιούσα σημειώνει, επίσης, ότι η ενιαία οντότητα θα αποκτήσει εκείνο το κρίσιμο μέγεθος που απαιτείται για:
- προσέλκυση διεθνών επενδυτικών κεφαλαίων, αναγκαίων για τις ανωτέρω νέες επενδύσεις,
 - επιτυχή ανταγωνισμό με αντίστοιχου μεγέθους ευρωπαϊκές εταιρίες, δυνητικούς ανταγωνιστές, που έχουν ήδη προβεί σε τέτοιου είδους επενδύσεις και
 - εξωστρέφεια προς νέες αγορές με στόχο την παρουσία Ελληνικών πλοίων, με Ελληνική σημαία και Ελληνικά πληρώματα σε διεθνείς αγορές.
336. Κατά την ΑΤΤΙCΑ, «δεν υφίσταται άλλος τρόπος για τη επίτευξη των ανωτέρω αποτελεσμάτων πέραν της σκοπούμενης πράξης».

Η.1.2. Η άποψη της HSW

337. Σχετικά με τα αποτελέσματα της υπό κρίση γνωστοποίησης η εξαγοραζόμενη HSW αναφέρει τα εξής⁵¹⁷:
- (α) Για τους επιβάτες:

⁵¹⁶Υπ' αριθ. πρωτ. 5691/09.10.2017.

⁵¹⁷Υπ' αριθ. πρωτ. 6312/30.10.2017 επιστολή της.

- Θα επέλθει εξορθολογισμός δρομολογίων, ως προς τις ώρες και τις ημέρες εκτέλεσης τους. Εκτιμά ότι πλέον δεν θα υπάρχουν, για παράδειγμα, δύο βραδινά δρομολόγια για τον ίδιο προορισμό και κανένα πρωινό στις γραμμές στις οποίες η βραδινή ζώνη θεωρείται εμπορικότερη (όπως π.χ. συμβαίνει στα δρομολόγια για Χίο και Μυτιλήνη), ούτε δύο δρομολόγια την ίδια ημέρα για έναν προορισμό και κανένα δρομολόγιο την επόμενη ημέρα επειδή η δεύτερη θεωρείται λιγότερο εμπορική (όπως π.χ. συμβαίνει στα δρομολόγια για Σάμο). Ο εξορθολογισμός αυτός θα δημιουργήσει καλύτερες συνθήκες εξυπηρέτησης, περισσότερες επιλογές για τους επιβάτες και, συνεπώς, θα συμβάλει στην αύξηση της συνολικής αγοράς, ενώ θα δοθεί η δυνατότητα να εξυπηρετηθούν με σύγχρονα πλοία νησιωτικοί προορισμοί που μέχρι σήμερα δεν καλύπτονται από τις δύο εταιρίες (όπως π.χ. τα νησιά των Δυτικών Κυκλάδων).
- Θα δημιουργηθούν οικονομίες κλίμακας που θα οδηγήσουν στη μείωση του κόστους και στην δυνατότητα παροχής μειωμένων τιμών στους καταναλωτές.
- Θα προχωρήσουν νέες επενδύσεις οι οποίες είναι απαραίτητες για την ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου.
- Θα διευρυνθούν τα προνόμια/ οι εκπτώσεις που απολαμβάνουν οι καταναλωτές, μέσω της συνένωσης των προγραμμάτων ανταμοιβής των δύο εταιριών.

(β) *Για το δίκτυο διανομής:* θα επέλθει μείωση διαχειριστικών εξόδων του νέου εταιρικού σχήματος και αυξημένα έσοδα λόγω μεγέθυνσης της συνολικής αγοράς.

(γ) *Για τους προμηθευτές:* θα συναλλάσσονται με αξιόπιστες και εύρωστες εταιρίες, θα γίνουν κεντρικές συμφωνίες που θα επιτρέψουν τον καλύτερο προγραμματισμό και την δημιουργία οικονομιών κλίμακας στο όλο εφοδιαστικό σύστημα και θα προκύψει διεύρυνση του κύκλου εργασιών τους που θα προέλθει από την ανάπτυξη του νέου σχήματος.

Η.2. ΟΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΩΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ ΤΩΝ ΜΕΡΩΝ

338. Σύμφωνα με τη SEAJETS⁵¹⁸, [...].
339. Η SEAJETS επισημαίνει ότι [...].
340. Η SEAJETS σημειώνει, επίσης, ότι [...]
341. Εξαιτίας των ανωτέρω, η SEAJETS εκτιμά ότι [...].
342. Εξάλλου, κατά τη SEAJETS, [...].
343. Η εταιρία MINOAN⁵¹⁹ αναφέρει ότι το ενδεχόμενο αύξησης τιμών λιανικής δεν μπορεί αποκλειστεί παρά τον ήδη ισχυρό ανταγωνισμό τιμών. Ωστόσο, λόγω ύπαρξης σχετικού κανονιστικού πλαισίου για τις ανώτατες τιμές, δεν θα υπάρξουν δυσμενείς συνέπειες για τον καταναλωτή. Παράλληλα, εκτιμά ότι η συνένωση των στόλων των ΑΤΤΙΚΑ και ΗΣW θα δημιουργήσει περιθώριο συνεργειών που ενδεχομένως να καταστήσουν τον Όμιλο περισσότερο ανταγωνιστικό. Υποστηρίζει, επίσης, ότι η συγκέντρωση δεν θα επιδράσει αρνητικά στο κόστος και τη δυνατότητα εισόδου νέων επιχειρήσεων, καθώς επιτρέπεται

⁵¹⁸ Υπ' αριθ. πρωτ. 7095/04.12.2017 επιστολή της SEAJETS.

⁵¹⁹ Υπ' αριθ. πρωτ. 6366/31.10.2017 επιστολή της MINOAN.

- πλέον η είσοδος χωρίς άδεια και η πρόσβαση σε προμηθευτές (π.χ. πράκτορες, προμηθευτές καυσίμων κτλ.) δεν είναι στεγανοποιημένη. [...].
344. Η Aegean Speed Lines⁵²⁰ αναφέρει ότι η υπό εξέταση συγκέντρωση θα επηρεάσει όλη την αγορά αλλά και τον χώρο της ακτοπλοΐας, χωρίς υποχρεωτικά να έχει αρνητικά αποτελέσματα για τους χρήστες πλοίων και επισκέπτες των νησιών. Θεωρεί, ωστόσο, ότι στο δίκτυο πωλήσεων θα επέλθει μείωση των παρεχόμενων προμηθειών. Περαιτέρω, ως αποτέλεσμα της συγκέντρωσης θα αυξηθεί η πίεση στους μικρούς παίκτες της αγοράς, όπως η ίδια. Ωστόσο, λόγω της δυνατότητας που δίνει ο νόμος στην ελεύθερη δρομολόγηση ή μεταδρομολόγηση πλοίων σε οποιαδήποτε γραμμή χωρίς νομικά εμπόδια, επιπλέον κόστη ή μακροχρόνιες δεσμεύσεις και υποχρεώσεις, αξιολογεί ότι δεν θα επηρεαστεί σημαντικά η αγορά της ακτοπλοΐας.
345. Η Golden Star Ferries⁵²¹ εκτιμά ότι το ισχυρό σήμα της ενιαίας εταιρίας θα προσελκύσει ένα μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς, ενώ ίσως προκύψουν κάποιες οικονομίες κλίμακας αναφορικά με τα δίκτυα διανομής και τους προμηθευτές.
346. Η AQUA MARIA⁵²² εκτιμά ότι η συγκέντρωση θα δημιουργήσει [...].
347. Η ANEK⁵²³ εκτιμά ότι [...].
348. Ομοίως η Aegean Flying Dolphins⁵²⁴, ενώ η Fast Ferries⁵²⁵ ισχυρίζεται ότι τυχόν αποτελέσματα δεν δύναται να διαπιστωθούν εκ των προτέρων, αλλά θα προκύψουν μόνο μετά τη συγκέντρωση.
349. Οι εταιρίες SARONIC FERRIES⁵²⁶, Καρθαία (Γούτος)⁵²⁷ και ΛΑΦΑΣΙ⁵²⁸ θεωρούν ότι δεν θα υπάρξει επίπτωση στη δική τους δραστηριότητα, χωρίς αναφορά σε τυχόν επιπτώσεις σε άλλους τομείς, ενώ η ΣΚΥΡΟΣ⁵²⁹ συμφωνεί ότι δεν θα υπάρξει επίπτωση στην ίδια την εταιρία, ενώ το αποτέλεσμα στην αγορά γενικότερα θα είναι «μικρό» λόγω πιθανώς μικρής αύξησης στην τιμή των εισιτηρίων.
350. Οι δύο εταιρίες μεταφοράς φορτηγών και επικίνδυνων φορτίων έδωσαν [...] απαντήσεις. Η εταιρία ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ Ν.Ε.⁵³⁰ [...] η εταιρία ΚΡΕΤΑ ΚΑΡΓΚΟ ΛΑΪΝΣ⁵³¹ θεωρεί ότι η

⁵²⁰ Υπ' αριθ. πρωτ. 6006/17.10.2017 επιστολή της εταιρίας.

⁵²¹ Υπ' αριθ. πρωτ. 6387/01.11.2017 επιστολή της.

⁵²² Υπ' αριθ. πρωτ. 7821/29.12.2017 επιστολή της εταιρίας.

⁵²³ Στην υπ' αριθ. πρωτ. 6251/26.10.2017 επιστολή της εταιρίας αναφέρεται επίσης ότι [...].

⁵²⁴ Υπ' αριθ. πρωτ. 45/03.01.2018 επιστολή, όπου αναφέρεται μεταξύ άλλων ότι «δεν θα υπάρχουν ουσιαστικές επιπτώσεις».

⁵²⁵ Υπ' αριθ. πρωτ. 6138/23.10.2017 επιστολή, σύμφωνα με την οποία «τυχόν θετικά ή αρνητικά αποτελέσματα ...είναι δυνατόν να διαπιστωθούν κατά την λειτουργία των δύο εταιρειών, μετά την συγκέντρωση».

⁵²⁶ Υπ' αριθ. πρωτ. 6465/06.11.2017 επιστολή, όπου αναφέρεται ότι «δεν θα έχει επιπτώσεις στη δραστηριότητα της Κοινοπραξίας μας.» και «Για τα λοιπά..., δεν είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε».

⁵²⁷ Στην υπ' αριθ. πρωτ. 6055/19.10.2017 επιστολή σημειώνεται ότι «θεωρούμε ότι για την εταιρεία μας δεν θα έχει κάποια επίπτωση, για τις υπόλοιπες δεν γνωρίζουμε».

⁵²⁸ Υπ' αριθ. πρωτ. 6612/10.11.2017 επιστολή, σύμφωνα με την οποία «Σε ότι αφορά την επιχείρησή μας δεν νομίζουμε ότι θα έχει επιπτώσεις».

⁵²⁹ Κατά την υπ' αριθ. πρωτ. 6745/17.11.2017 επιστολή της εταιρίας, η σκοπούμενη συγκέντρωση «δεν θα έχει κανένα αποτέλεσμα στην εταιρεία μας, ενώ σχετικά με τον τελικό καταναλωτή πιθανώς να έχει μικρή ή καθόλου αύξηση στην τελική τιμή του εισιτηρίου..., ο ανταγωνισμός δεν θα επιτρέψει σημαντική αύξηση. Μικρό θεωρούμε ότι θα είναι και το αποτέλεσμα στην αγορά γενικότερα».

⁵³⁰ Βλ. υπ' αριθ. πρωτ. 6122/20.10.2017 απάντησή της.

γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση θα επηρεάσει τις εταιρίες που μεταφέρουν προϊόντα ακτοπλοϊκώς, καθώς θα μειωθούν οι επιλογές της κάθε μεταφορικής εταιρίας.

351. Οι υπόλοιπες ερωτηθείσες ακτοπλοϊκές εταιρίες⁵³² είτε δεν έδωσαν καμία απάντηση στα εν λόγω θέματα είτε δήλωσαν ότι δεν είναι σε θέση να γνωρίζουν.

Η.3 ΟΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΛΟΙΠΩΝ ΦΟΡΕΩΝ

352. Σύμφωνα με τη Γενική Πανελλαδική Ομοσπονδία Επιχειρήσεων Τουρισμού (ΓΕΠΟΕΤ)⁵³³, η συγκέντρωση θα έχει αρνητικές επιπτώσεις τόσο στους τελικούς καταναλωτές λόγω αύξησης της τιμής του εισιτηρίου όσο και στους επαγγελματίες του κλάδου λόγω μείωσης της προμήθειας στους τουριστικούς πράκτορες. Αναλυτικότερα, εκτιμά ότι η διαπραγματευτική δύναμη των μελών της που πωλούν ακτοπλοϊκά εισιτήρια δεν θα είναι ισχυρή απέναντι στην ενιαία οντότητα, κι ως εκ τούτου οι επιπτώσεις της γνωστοποιηθείσας συγκέντρωσης στην δραστηριότητά τους θα είναι η μείωση της προμήθειάς τους. Περαιτέρω, εκτιμά ότι από τη γνωστοποιηθείσα πράξη, εφόσον εγκριθεί, θα επηρεαστεί αρνητικά η επαγγελματική δραστηριότητα του συνόλου των μελών της και όχι μόνον αυτών που πωλούν ακτοπλοϊκά εισιτήρια, ήτοι και των τουριστικών γραφείων, των τουριστικών επιχειρήσεων οδικών μεταφορών που αναλαμβάνουν την μετακίνηση των επιβατών από και προς λιμάνια και των επιχειρήσεων που πωλούν οργανωμένα πακέτα εκδρομών τα οποία περιλαμβάνουν ακτοπλοϊκή μετακίνηση.
353. Σύμφωνα με το Σύνδεσμο των εν Ελλάδι Τουριστικών & Ταξιδιωτικών Γραφείων (HATTA)⁵³⁴ και την Ομοσπονδία Συνδέσμων Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων Ελλάδος (FED HATTA)⁵³⁵, παρά τη σημαίνουσα θέση στην αγορά των δύο εταιριών, οι συνθήκες ανταγωνισμού δεν θα μεταβληθούν λόγω της δυνατότητας εισόδου στην αγορά νέων πλοίων ή εταιριών και λόγω της ταυτόχρονης ενίσχυσης όχι μόνο της διαπραγματευτικής δύναμης των εταιριών αλλά και αυτής των μελών των δύο αυτών φορέων, λόγω της μεγαλύτερης (αθροιστικά) παραγωγής τους. Επισημαίνεται, επίσης, η πιθανότητα βελτίωσης των προσφερόμενων υπηρεσιών που τυχόν θα προκύψει από τη διαμόρφωση κατάλληλων ωρών δρομολογίων και εξυπηρέτησης των νησιών καθ'όλη τη διάρκεια του χρόνου (ακόμα και κατά την ακινησία των πλοίων). Αντίστοιχη είναι και η απάντηση του Π.Σ. Ναυτικών Πρακτόρων⁵³⁶ που εκτιμά ότι δεν θα αλλάξουν οι γενικότερες συνθήκες ανταγωνισμού, ούτε θα επηρεαστεί η δραστηριότητα των μελών του λόγω των σε ισχύ συμβάσεων πρακτόρευσης που έχουν υπογράψει μεταξύ των εταιριών και των μελών του και

⁵³¹ Βλ. υπ' αριθ. πρωτ. 6124/20.10.2017 απάντησή της.

⁵³² Πρόκειται για τις εταιρίες (με τις αντίστοιχες απαντήσεις τους) Αγία Μαρίνη υπ' αριθ. πρωτ. 5875/16.10.2017, ΚΑΤΕΡΟΣ υπ' αριθ. πρωτ. 5874/16.10.2017, ΠΑΡΟΣ-ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ υπ' αριθ. πρωτ. 5874/16.10.2017, ΑΝΕ ΣΥΜΗΣ υπ' αριθ. πρωτ. 6036/19.10.2017, ΑΓ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΑΟΣ) υπ' αριθ. πρωτ. 6987/29.11.2017, ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ υπ' αριθ. πρωτ. 6972/28.11.2017, ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ υπ' αριθ. πρωτ. 824/02.02.2018, ΚΑΡΥΣΤΙΑ υπ' αριθ. πρωτ. 5719/10.10.2017, SEA DREAMS υπ' αριθ. πρωτ. 7101/4.12.2017, ΑΝΜΕΖ υπ' αριθ. πρωτ. 6173/24.10.2017, ΑΝΕ ΚΑΛΥΜΝΟΥ υπ' αριθ. πρωτ. 9458/02.02.2018 και ΜΑΝΟΥΣΟΣ υπ' αριθ. πρωτ. 6594/10.11.2017.

⁵³³ Υπ' αριθ. πρωτ. 5944/17.10.2017 επιστολή της.

⁵³⁴ Υπ' αριθ. πρωτ. 6629/13.11.2017 επιστολή.

⁵³⁵ Υπ' αριθ. πρωτ. 6630/13.11.2017 επιστολή.

⁵³⁶ Υπ' αριθ. πρωτ. 6015/18.10.2017 επιστολή.

ότι θα υπάρξει η δυνατότητα βελτίωσης των υπηρεσιών των καταναλωτών στην περίπτωση που μελετηθεί σωστά η αναδιάρθρωση των δρομολογίων.

354. Ο ΣΕΕΝ⁵³⁷, λαμβάνοντας υπόψη τον «ανοιχτό χαρακτήρα» της αγοράς ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, την παροχή αξιόπιστων και ποιοτικών υπηρεσιών από τις υπό εξέταση εταιρίες, καθώς και τη δυνατότητα διαμόρφωσης ενός ευέλικτου προγράμματος δρομολογίων, εκτιμά ότι η εν λόγω συγκέντρωση δεν θα επηρεάσει το επίπεδο των υπηρεσιών προς τους επιβάτες και τις μεταφορικές εταιρίες.
355. Ο ΣΕΤΕ⁵³⁸, ως συνδικαλιστικό όργανο, «επικροτεί συνέργειες... στο πλαίσιο διατήρησης και περαιτέρω ανάπτυξης τόσο του υφιστάμενου επιχειρηματικού μοντέλου, όσο και των οικείων θέσεων εργασίας, προς το σκοπό εξυγίανσης των επιχειρήσεων καθώς και παροχής αξιόπιστων, ασφαλών και βελτιωμένων υπηρεσιών προς την τουριστική αγορά».
356. Η Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου⁵³⁹ αναφέρει αρνητικά αποτελέσματα που θα επιφέρει η υπό κρίση πράξη μέσω:

- του περιορισμού δρομολογίων και αποκλεισμού λιμανιών των νησιών της Περιφέρειας εξαιτίας «ορθολογικής διαχείρισης» και
- της αύξησης των ναύλων επιβατών και οχημάτων αλλά και του κόστους μεταφοράς αγαθών και πρώτων υλών,

καταλήγοντας ότι «εάν η συγκέντρωση αυτή οδηγήσει σε τέτοιου είδους αρνητικές εξελίξεις είτε βραχυπρόθεσμα είτε μεσοπρόθεσμα, ή εάν δεν υπάρχει μηχανισμός - κανονιστικό πλαίσιο για το αποκλεισμό τους στο μέλλον, οι αρνητικές συνέπειες τόσο στους καταναλωτές όσο και στις τοπικές οικονομίες και κοινωνίες θα ήταν σημαντικότερες και δικαιολογημένα θα προκαλούσαν κοινωνική αντίδραση».

357. Η Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου⁵⁴⁰ αναφέρει ότι «[τ]ο αρχικώς εύλογο ερώτημα της επαρκούς κάλυψης του συνόλου των υφισταμένου γραμμών/συνδέσεων σε συνδυασμό με την γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση», απαντάται από τρεις κυρίως παράγοντες:

(α) τη μέχρι σήμερα συμπεριφορά της ΑΤΤΙΚΑ η οποία «ουδέποτε εκμεταλλεύτηκε συνθήκες, συγκυρίες, έλλειψη εμπορικής πίεσης, νομοθετικό κενό ή δυνατότητα και επέδειξε αξιοσημείωτη αφοσίωση και δέσμευση στην εξυπηρέτηση των γραμμών σε δωδεκάμηνη βάση»,

(β) την έντονη επιβατική κίνηση ειδικά τους καλοκαιρινούς μήνες, σε σχέση με το στόλο των εταιριών και τυχόν επάρκεια αυτού, καθώς και

(γ) το ύψος του κρατικού προϋπολογισμού που οδηγείται στις επιδοτούμενες γραμμές στηρίζοντας τα μικρού εμπορικού ενδιαφέροντος νησιά,

καταλήγοντας ότι «Με τις μέχρι σήμερα κυβερνητικές εξαγγελίες να μιλούν για διατήρηση και οριακή αύξηση στον ετήσιο προϋπολογισμό των επιδοτούμενων γραμμών της ακτοπλοΐας, εκτιμούμε ότι η γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση μπορεί να οδηγήσει ακόμα και σε βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των γραμμών αυτών».

⁵³⁷ Υπ' αριθ. πρωτ. 5992/17.10.2017 επιστολή του.

⁵³⁸ Υπ' αριθ. πρωτ. 6097/19.10.2017 επιστολή του.

⁵³⁹ Υπ' αριθ. πρωτ. 5929/ 16.10.2017 επιστολή της.

⁵⁴⁰ Υπ' αριθ. πρωτ. 6307/27.10.2017 επιστολή της.

358. Σύμφωνα με το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής⁵⁴¹, τυχόν εκτίμηση των επιπτώσεων της γνωστοποιηθείσας πράξης είναι επισφαλής διότι

(α) η ακτοπλοϊκή αγορά είναι εποχική αγορά και λειτουργεί ολιγοπωλιακά κατά τη χειμερινή και ανταγωνιστικά κατά τη θερινή περίοδο,

(β) τα τελευταία χρόνια τα ταχύπλοα δύνανται να μεταφέρουν ένα αρκετά μεγάλο αριθμό οχημάτων, οπότε τα νέα Ε/Γ-Ο/Γ-Τ/Χ (επιβατηγά- οχηματαγωγά-ταχύπλοα) λειτουργούν πλήρως ανταγωνιστικά σε σχέση με τα αμιγώς συμβατικά πλοία και

(γ) ο ν.2932/2001 δίδει ανά πάσα στιγμή τη δυνατότητα τροποποιήσεων δρομολογίων,

καταλήγοντας ότι «Κατά αυτό τον τρόπο, η όποια πιθανή ολιγοπωλιακή εκμετάλλευση αφ' ενός γίνεται εύκολα αντιληπτή ανά πάσα στιγμή από τις ναυτιλιακές εταιρείες αφ' ετέρου δύναται να καλυφθεί προς όφελος του επιβατικού κοινού».

Θ. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

Θ.1. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΑΓΟΡΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ, ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΙΧ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑ

Θ.1.1. Ως προς τις οριζόντιες επιπτώσεις μη συντονισμένης συμπεριφοράς (πιθανότητες δημιουργίας ή ενίσχυσης ατομικής δεσπόζουσας θέσης) στις αγορές θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, θαλάσσιας μεταφοράς ΙΧ οχημάτων και θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών στην ελληνική επικράτεια

359. Η πραγματοποίηση της συγκέντρωσης θα επιφέρει μια σημαντική μεταβολή στη δομή των σχετικών αγορών, δεδομένου ότι μειώνεται ο αριθμός των ανταγωνιστών με την συγκέντρωση του πρώτου και του δεύτερου μεγαλύτερου παίκτη στην ελληνική επικράτεια και στις τρεις σχετικές αγορές θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, θαλάσσιας μεταφοράς ΙΧ οχημάτων και θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών. Βάσει των στοιχείων του 2016, η ενιαία οντότητα που θα προκύψει από τη συναλλαγή αποκτά μερίδιο [45-55]% στον κλάδο της ελληνικής ακτοπλοΐας. Το μερίδιο αυτό, όπως και τα μερίδια στις αγορές μεταφοράς επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών που παρατίθενται στη συνέχεια, δεν διαφέρουν σημαντικά από τα αντίστοιχα μερίδια βάσει στοιχείων του έτους 2015, εμφανίζοντας οριακή μείωση έως 4 ποσοστιαίες μονάδες [βλ. Πίνακες ανωτέρω υπό ΣΤ].

360. Συγκεκριμένα, με βάση τον συνολικό αριθμό των εισιτηρίων, το μερίδιο αγοράς της ενιαίας οντότητας για το έτος 2016 ανέρχεται σε περίπου [45-55]% ([25-35]% ΑΤΤΙΚΑ και [15-25]% ΗΣΥ) στον κλάδο της ελληνικής ακτοπλοΐας, ενώ οι επόμενοι μεγαλύτεροι ανταγωνιστές έχουν μερίδιο [5-10]% (εκάστη των Κοινοπραξία Saronic Ferries και Fast Ferries) και [0-5]% (ΑΝΕΚ). Στις σχετικές αγορές με πανελλήνια εμβέλεια [βλ. ανωτέρω υπό Ε.3], τα μερίδια της ενιαίας οντότητας διαμορφώνονται βάσει των στοιχείων του έτους 2016 ως εξής:

(α) στην πανελλήνια αγορά θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, σε [45-55]% ([25-35]% ΑΤΤΙΚΑ και [15-25]% ΗΣΥ), ενώ οι επόμενοι μεγαλύτεροι ανταγωνιστές έχουν μερίδιο αγοράς [5-10] % (εκάστη των Κοινοπραξία Saronic Ferries και Fast Ferries) και [0-5]%

⁵⁴¹ Υπ' αριθ. πρωτ. 7217/07.12.2017 επιστολή του.

(ΑΝΕΚ). Η αγορά των επιβατών αντιπροσωπεύει το 85% του συνολικού αριθμού των εισιτηρίων για το έτος 2016⁵⁴².

(β) στην πανελλήνια αγορά μεταφοράς ΙΧ οχημάτων, σε [35-45] % ([25-35]% ΑΤΤΙΚΑ και [15-25]% ΗΣW), ενώ οι επόμενοι μεγαλύτεροι ανταγωνιστές έχουν μερίδιο αγοράς [5-10] % (Κοινοπραξία Saronic Ferries), [5-10]% (ΑΝΕΚ) και [5-10] % (FAST FERRIES και MINOAN) και

(γ) στην πανελλήνια αγορά μεταφοράς φορτηγών, σε [45-55]% ([35-45]% ΑΤΤΙΚΑ και [10-15]% ΗΣW), ενώ οι επόμενοι μεγαλύτεροι ανταγωνιστές έχουν μερίδιο αγοράς [10-15] % (ΑΝΕΚ), [10-15]% (MINOAN) και [0-5]% (Fast Ferries). Η αγορά των φορτηγών είναι πολύ μικρή σε όγκο και αντιπροσωπεύει μόλις το 3,2% του συνολικού αριθμού των εισιτηρίων για το έτος 2016⁵⁴³.

361. Για το έτος 2016 το 'δέλτα' μετά την υπό κρίση πράξη είναι σε όλες τις αγορές άνω των ασφαλών ορίων που προβλέπει η Ανακοίνωση της Ε.Ε. για την αξιολόγηση των οριζοντίων συγκεντρώσεων⁵⁴⁴ [βλ. ανωτέρω υπό ΣΤ.1.4.]. Συγκεκριμένα, στην αγορά των ΙΧ οχημάτων ο δείκτης ΗΗΙ είναι μεν μεταξύ 1000 και 2000 μονάδων (1913), ωστόσο η μεταβολή (Δ) του δείκτη είναι ανώτερη των 250 μονάδων (784). Στην αγορά των επιβατών και των φορτηγών ο δείκτης ΗΗΙ είναι άνω των 2000 μονάδων (2.349 και 2.596 αντιστοίχως), ενώ η μεταβολή (Δ) του δείκτη είναι άνω των 150 μονάδων (1.077 και 807 αντιστοίχως).
362. Τα ανωτέρω μερίδια αγοράς της ενιαίας οντότητας, τα οποία ανά σχετική αγορά προϊόντος κυμαίνονται μεταξύ [35-45] και [45-55]%, σε συνδυασμό με τον ισχυρό βαθμό συγκέντρωσης που παρατηρείται στην αγορά ως συνέπεια της υπό κρίση πράξης και την απόσταση από τους επόμενους ανταγωνιστές (30-40 ποσοστιαίες μονάδες) αποτελούν ισχυρή ένδειξη της ισχύος της ενιαίας οντότητας στις σχετικές αγορές⁵⁴⁵.
363. Επιπροσθέτως, το επανζητικό μερίδιο συνεπεία της υπό κρίση πράξης είναι υψηλό δεδομένου ότι το μερίδιο της ΗΣW κυμαίνεται από [10-15]-[15-25]% ανά σχετική αγορά προϊόντος. Ειδικώς δε στα εισιτήρια επιβατών, τα οποία όπως αναφέρθηκε αποτελούν τη συντριπτική πλειοψηφία του όγκου των εισιτηρίων, η γνωστοποιούσα σχεδόν διπλασιάζει το μερίδιο της (από [25-35]% σε [45-55] %).
364. Περαιτέρω, το επανζητικό αυτό μερίδιο προέρχεται από τη συγκέντρωση των πιο στενών ανταγωνιστών στις σχετικές αγορές της παρούσας, ήτοι των ΑΤΤΙΚΑ και ΗΣW⁵⁴⁶, οι υπηρεσίες των οποίων δεν εμπίπτουν σε αισθητά διαφοροποιημένες κατηγορίες και θα μπορούσαν να θεωρηθούν ιδιαίτερα αποτελεσματικά υποκατάστατα, παράγοντας που επιρρωνύει τη διαπίστωση περί υψηλού βαθμού συγκέντρωσης [βλ. ανωτέρω υπό Ζ.6]. Εξάλλου, οι συμμετέχουσες αποτελούν την πρώτη και δεύτερη σε μερίδιο αγοράς εταιρίες

⁵⁴² Συγκεκριμένα, για το έτος 2016 τα εισιτήρια των επιβατών είναι 14.543.183 επί συνόλου 17.115.514 εισιτηρίων, ενώ αντίστοιχη εικόνα ισχύει και για το έτος 2015, όπου τα εισιτήρια των επιβατών είναι 14.288.008 επί συνόλου 16.533.967 εισιτηρίων (ποσοστό 86%).

⁵⁴³ Συγκεκριμένα, για το έτος 2016 τα εισιτήρια των φορτηγών είναι 547.308 επί συνόλου 17.115.514 εισιτηρίων, ενώ αντίστοιχη εικόνα ισχύει και για το έτος 2015, όπου τα εισιτήρια των φορτηγών είναι 452.524 επί συνόλου 16.533.967 εισιτηρίων (ποσοστό 2,7%).

⁵⁴⁴ Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση των οριζοντίων συγκεντρώσεων, παρ.19-21.

⁵⁴⁵ Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για τις οριζόντιες συγκεντρώσεις, παρ. 27.

⁵⁴⁶ Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για τις οριζόντιες συγκεντρώσεις, παρ. 28.

στις σχετικές αγορές πανελλήνιας εμβέλειας, αυτοπροσδιορίζονται ως ηγέτιδες, ενώ διέθεταν το έτος 2017 το μεγαλύτερο στόλο στην ελληνική ακτοπλοΐα, με παρόμοιο αριθμό συμβατικών πλοίων (7 και 9 αντίστοιχα) και με τη HSW να διαθέτει επιπλέον και 10 ταχύπλοα, έχουν αναπτύξει δε ένα πολύ μεγάλο δίκτυο δρομολογίων, σε σύγκριση με τις εταιρίες ANEK και της MINOAN, εταιρίες κορμού της ελληνικής ακτοπλοΐας [βλ. ανωτέρω υπό Ε.1.], η δραστηριοποίηση των οποίων περιορίζεται στη διασύνδεση Αττικής με Κρήτη⁵⁴⁷, με στόλο πέντε και δύο πλοίων αντίστοιχα. Η αμεσότητα του ανταγωνισμού προκύπτει και από το γεγονός ότι στα επηρεαζόμενα νησιά του Β. Αιγαίου, την Πάτμο, όπως και σε ορισμένες συνδέσεις νησιών των Κυκλάδων με την Αττική (Πάρος, Σύρος, Αμοργός, Κουφονήσι) είτε δεν δραστηριοποιείται καθόλου άλλος ανταγωνιστής είτε ο δραστηριοποιούμενος ανταγωνιστής έχει μερίδιο αγοράς κάτω του 5%⁵⁴⁸. Εξάλλου, παρατηρείται μεγαλύτερη μεταξύ τους σύγκλιση, σε σύγκριση με τους ανταγωνιστές τους, στα χαρακτηριστικά εκείνα των υπηρεσιών τους (ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών, ταχύτητες πλοίων, ισχυρή εταιρική ταυτότητα/φήμη κ.λπ.), τα οποία σε συνδυασμό με το ναύλο αποτελούν τους κύριους παράγοντες επιλογής από την πλευρά των καταναλωτών του πλοίου με το οποίο θα ταξιδέψουν.

365. Περαιτέρω, τα μερίδια των επόμενων σε μέγεθος ανταγωνιστών της ενιαίας οντότητας δεν ξεπερνούν κατά μέγιστο το 15% και είναι 30-40 ποσοστιαίες μονάδες χαμηλότερα από τα μερίδια αγοράς της ενιαίας οντότητας και υποπολλαπλάσια των μεριδίων της. Βάσει των προαναφερόμενων στοιχείων, ο εκάστοτε ανά σχετική αγορά επόμενος ανταγωνιστής έχει μερίδιο αγοράς α) στην αγορά των επιβατών πανελλήνιας εμβέλειας 8 φορές μικρότερο, β) στην αγορά των ΙΧ οχημάτων πανελλήνιας εμβέλειας περίπου 4-5 φορές μικρότερο, και γ) στην αγορά των φορτηγών πανελλήνιας εμβέλειας περίπου 3 φορές μικρότερο από το μερίδιο της ενιαίας οντότητας. Αποστάσεις αυτής της έκτασης υποδεικνύουν κατ' αρχήν δεσπίζουσα θέση⁵⁴⁹, ιδίως εφόσον οι ανταγωνιστές αυτού του μεγέθους, ήτοι με μερίδια αγοράς που απέχουν από αυτό της ενιαίας οντότητας πάνω από 30 ποσοστιαίες μονάδες, όπως εν προκειμένω, δεν έχουν ή έχουν μειωμένες δυνατότητες να ικανοποιήσουν τυχόν ζήτηση που θα μετακινηθεί από τις συμμετέχουσες, λόγω ακριβώς του μεγέθους τους.
366. Εν προκειμένω, παρατηρείται υψηλή ελαστικότητα ζήτησης των εισιτηρίων σε σχέση με το ναύλο, η οποία μπορεί να μειώσει τα κίνητρα της ενιαίας οντότητας να αυξήσει τις τιμές των εισιτηρίων, εφόσον η ζήτηση αυτή μπορεί να καλυφθεί από τους ανταγωνιστές της. Η δυνατότητα των ανταγωνιστών να ικανοποιήσουν το τμήμα αυτό της ζήτησης που θα μετακινηθεί από την ενιαία οντότητα σε περίπτωση αύξησης από αυτή της τιμής των εισιτηρίων, αξιολογείται εν γένει περιορισμένη, λόγω ιδίως α) των (χρονικών κυρίως) περιορισμών που τίθενται από το ισχύον νομικό πλαίσιο δρομολόγησης πλοίων, β) της εν γένει μικρότερης οικονομικής δύναμης και επάρκειας των πόρων των ανταγωνιστών, ώστε να

⁵⁴⁷ Η ANEK, εκτός του Πειραιάς – Ηράκλειο και Πειραιάς – Χανιά, δραστηριοποιείται επίσης μέσω των θυγατρικών της α) Αιγαίον Πέλαγος σε συνδέσεις μεταξύ Πειραιά, Ηρακλείου, Σαντορίνης, Ανάφης, Καρπάθου, Κάσου, Μήλου, Ρόδου, Σητείας και Χάλκης και β) Λ.Α.Ν.Ε. σε συνδέσεις Πειραιά με Καστέλι Κισσάμου, Κύθηρα, Αντικύθηρα, Γύθειο, Καλαμάτα κλπ.

⁵⁴⁸ Βλ. και δήλωση της ΑΤΤΙΚΑ, ότι η HSW είναι [...].

⁵⁴⁹ Βλ. και ΠΕΚ Τ-102/96, *Gencor*, σκ. 202.

- επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους στη σχετική αγορά⁵⁵⁰, και γ) του μικρού αριθμού τυχόν πλεοναζόντων/ μη δρομολογημένων πλοίων στην κατοχή τους, άμεσα αξιοποιήσιμων.
367. Ειδικότερα, μετά την απελευθέρωση του τομέα των θαλασσίων ενδομεταφορών (άρση του cabotage) στα πλαίσια της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών και στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών της Ε.Ε, επιτρέπεται σε οποιαδήποτε εταιρία με έδρα την Ε.Ε. να δρομολογήσει πλοία και στις ελληνικές θάλασσες και, επομένως, δεν υφίστανται νομικά εμπόδια εισόδου στην εγχώρια αγορά, ενώ παράλληλα καταργήθηκαν και οι άδειες σκοπιμότητας, με συνέπεια να μην υφίστανται νομικά εμπόδια κατά τη δρομολόγηση πλοίου σε συγκεκριμένη γραμμή. Ωστόσο, η δρομολόγηση επιπλέον πλοίου προϋποθέτει ένα σημαντικό κόστος επένδυσης για την απόκτηση του πλοίου, κόστος το οποίο αποτελεί το βασικό πραγματικό εμπόδιο εισόδου στην ακτοπλοϊκή αγορά [βλ. ανωτέρω υπό Ζ.4.3.].
368. Περαιτέρω, οποιαδήποτε είσοδος στην αγορά λαμβάνει χώρα με χρονική υστέρηση λόγω του υφιστάμενου νομοθετικού πλαισίου [βλ. ανωτέρω υπό Δ και Ζ.4.3.]. Και τούτο διότι, προκειμένου να δρομολογηθεί πλοίο κατά συγκεκριμένη περίοδο πρέπει ο πλοιοκτήτης να έχει υποβάλει δήλωση στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής μέχρι 31 Ιανουαρίου κάθε έτους, για την ετήσια τακτική δρομολόγηση που αρχίζει την 1^η Νοεμβρίου του ιδίου έτους μέχρι 31^η Οκτωβρίου του επομένου, διαδικασία η οποία δημιουργεί μια χρονική υστέρηση μεταξύ της υποβολής της αίτησης και της έναρξης δρομολογίων τουλάχιστον 10 μηνών. Περαιτέρω, η αίτηση δρομολόγησης υποχρεωτικά αφορά σε συγκεκριμένο πλοίο, το οποίο δηλώνεται κατ' όνομα και βάσει του αριθμού νηολογίου του, γεγονός που σημαίνει ότι ήδη κατά το χρόνο της δήλωσης το πλοίο πρέπει να βρίσκεται στην κατοχή του πλοιοκτήτη, και συνεπώς η σχετική απόφαση εισόδου στην αγορά με νεότευκτο πλοίο πρέπει να έχει ληφθεί ικανό χρόνο πριν την υποβολή της αίτησης δρομολόγησης. Η εν λόγω χρονική υστέρηση μειώνει τα κίνητρα εισόδου στην αγορά, λαμβάνοντας υπόψη το ύψος της επένδυσης που απαιτείται για την αγορά ενός πλοίου, το χρόνο «δέσμευσης» του ποσού που έχει επενδυθεί μέχρι την έναρξη είσπραξης εσόδων από τη δρομολόγηση, καθώς και την αβεβαιότητα των συνθηκών που δύναται να επικρατούν στη συγκεκριμένη αγορά μετά από τουλάχιστον 10 περίπου μήνες.
369. Η προβλεπόμενη νομοθετικά δυνατότητα αλλαγών στα δηλωθέντα με τις αιτήσεις δρομολόγησης δρομολόγια, και η επέκταση αυτής και στα ταχύπλοα πλοία⁵⁵¹ μπορεί να μειώσει το χρόνο μεταξύ απόφασης εισόδου και δρομολόγησης, εντούτοις προϋποθέτει σύμφωνη γνώμη του Υπουργού και γνώμη του ΣΑΣ ότι «δεν διαταράσσεται η εξυπηρέτηση της γραμμής, ούτε δημιουργούνται διακρίσεις σε βάρος άλλων πλοιοκτητών, με την αποδοχή του αιτήματος»⁵⁵², αποτελεί συνεπώς μια δυνατότητα με αβέβαιη όμως έκβαση.
370. Περαιτέρω, η ΑΤΤΙΚΑ και η ΗΣW έχουν διαχρονικά πολλαπλάσιο στόλο από το στόλο των ανταγωνιστών τους, ο οποίος αξιοποιείται σχεδόν στο σύνολό του, καθώς έχουν αναπτύξει ένα μεγάλο δίκτυο δρομολογίων, ενώ κατά τα τελευταία έτη ο στόλος των ανταγωνιστών δεν

⁵⁵⁰ Βλ. αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.2502 -CARGILL / CERESTAR, παρ. 19, και Μ.2838 -P&O STENA LINE (HOLDING) LIMITED, παρ. 20.

⁵⁵¹ Βλ. ωστόσο Γνωμοδότηση ΝΣΚ αρ. 22/2018 της 30.1.2018.

⁵⁵² Βλ. αρ. 6 παρ. 2 του ν. 2932/2001.

παρουσιάζει διαφοροποιήσεις, με την εξαίρεση του στόλου των εταιριών GOLDEN STAR FERRIES και SEAJETS, οι οποίοι φαίνεται να αυξήθηκαν αισθητά κατά τα έτη 2016-2017, κυρίως με την προσθήκη ταχύπλοων πλοίων, τα οποία επί του παρόντος δεν αξιοποιούνται στο σύνολό τους στην ελληνική ακτοπλοΐα ή/και δεν προβλέπεται να αξιοποιηθούν τουλάχιστον την περίοδο 2018-2019⁵⁵³. Εξάλλου, τα τελευταία έτη δεν έχει σημειωθεί είσοδος ενιαίας επιχείρησης στις σχετικές αγορές ούτε υφίστανται στοιχεία ότι αναμένεται η είσοδος νέας επιχείρησης, απεναντίας σημειώθηκε η έξοδος της ΝΕΑ από αυτές το 2015, με αποτέλεσμα την ενίσχυση των μεριδίων των υφιστάμενων ανταγωνιστών, ιδίως των συμμετεχουσών οι οποίες δραστηριοποιούνται στις τοπικές αγορές που δραστηριοποιούνταν η ΝΕΑ [βλ. ανωτέρω υπό Ζ.3].

371. Εντούτοις, ο στόλος της ελληνικής ακτοπλοΐας αναμένεται να αυξηθεί κατά τη διετία 2018-2019, λόγω ανάπτυξης των ήδη υφιστάμενων ανταγωνιστών [βλ. ανωτέρω υπό Ζ.5.]. Ο συνολικός αριθμός των δρομολογηθέντων πλοίων ανήλθε σε 51 το 2015, σε 54 το 2016 και σε 49 το 2017. Σύμφωνα με τις δηλώσεις τακτικής δρομολόγησης που κατατέθηκαν στο υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής έως τις 30.01.2018 και αφορούν στη δρομολογιακή περίοδο 2018-2019, και σε σύγκριση με τις δηλώσεις που κατατέθηκαν την περσινή αντίστοιχη περίοδο, δηλαδή την περίοδο 2017-2018, παρατηρείται αύξηση του αριθμού των δηλωθέντων προς δρομολόγηση πλοίων στην ελληνική επικράτεια κατά 20%. Συγκεκριμένα, οι εταιρίες SEAJETS, GOLDEN STAR FERRIES και ANEK υπέβαλαν έκαστη δηλώσεις δρομολόγησης για διπλάσιο αριθμό πλοίων για την περίοδο 2018-2019 (1.11.2018-31.10.2019), σε σύγκριση με την περίοδο 2016-2017 (1.11.2016-31.10.2017) (από 11 σε 21 η πρώτη, από 2 σε 5 η δεύτερη και από 2 σε 4 η τρίτη), ενώ η εταιρία MINOAN προέβη σε δηλώσεις δρομολόγησης για τρία πλοία για την περίοδο 2018-2019, έναντι 2 την αντίστοιχη περίοδο 2016-2017. Από τη σύγκριση δε του αριθμού των πλοίων των δηλώσεων δρομολόγησης για την περίοδο 2016-2017 με τα πλοία που πράγματι δραστηριοποιήθηκαν την ίδια περίοδο στην ελληνική ακτοπλοΐα, παρατηρείται ότι οι εταιρίες στην πλειονότητά τους πραγματοποίησαν τα δηλωθέντα δρομολόγια με μικρές αποκλίσεις. Μεγαλύτερες αποκλίσεις παρατηρούνται ως προς τα πλοία της SEAJETS, η οποία δρομολόγησε την περίοδο 2016-2017 7 πλοία έναντι 11 δηλωθέντων, ενώ και για την περίοδο 2017-2018 σχεδιάζει να δρομολογήσει τα 2/3 των πλοίων που δήλωσε, και συγκεκριμένα 10 από τα 15⁵⁵⁴. Βάσει των ανωτέρω, μπορεί ευλόγως να αναμένεται ότι και τα δηλωθέντα από τις ακτοποϊκές εταιρίες πλοία για την περίοδο 2018-2019 (αυξημένα σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο 2016-2017) δεν θα δραστηριοποιηθούν στην ελληνική ακτοπλοΐα στο σύνολό τους.
372. Εξάλλου, ορισμένοι μόνο από τους ανταγωνιστές των συμμετεχουσών έχουν οικονομική δύναμη και επαρκείς πόρους να ισχυροποιήσουν τη θέση τους και να επεκταθούν, ώστε να καλύψουν τυχόν ζήτηση που θα μετακινηθεί από την ενιαία οντότητα σε περίπτωση αύξησης από αυτή των ναύλων. Συγκεκριμένα, η MINOAN και η ANEK αποτελούν τις μοναδικές εταιρίες με συγκρίσιμη με τη γνωστοποιούσα και την HSW οικονομική ισχύ, στο βαθμό που η ισχύς αυτή αποτυπώνεται στους κύκλους εργασιών. Συγκεκριμένα, οι κύκλοι εργασιών των

⁵⁵³ Βλ. σχετικά υπ' αριθ. πρωτ. 1909/22.03.2018 επιστολή SEAJETS.

⁵⁵⁴ Βλ. σχετικά υπ' αριθ. πρωτ. 1909/22.03.2018 επιστολή SEAJETS.

MINOAN και ANEK κυμαίνονται περίπου στα 160 εκ. ευρώ, ενώ της γνωστοποιούσας και της HSW κυμαίνονται περίπου στα 280 και 160 εκ. ευρώ αντιστοίχως, ενώ οι κύκλοι εργασιών όλων των λοιπών εταιριών του κλάδου δεν υπερβαίνουν τα [...] ευρώ και είναι προφανώς υποπολλαπλάσιοι του κύκλου εργασιών τόσο της ATTICA όσο και της HSW⁵⁵⁵. Ωστόσο, [...].

373. Η αναμενόμενη είσοδος μικρού έστω αριθμού νέων πλοίων την διετία 2018-2019, η διαφαινόμενη ανάπτυξη των ανταγωνιστών με την επέκτασή τους σε νέα δρομολόγια στα οποία ήδη δραστηριοποιούνται οι συμμετέχουσες και η συνακόλουθη αναμενόμενη εξέλιξη των μεριδίων αγοράς⁵⁵⁶, ενόψει της διαπίστωσης ότι η δρομολόγηση νέου πλοίου σε γραμμή αποσπά σε ικανό αριθμό περιπτώσεων ήδη από την πρώτη περίοδο εισόδου μη αμελητέο μερίδιο αγοράς⁵⁵⁷ [βλ. ανωτέρω υπό Ζ.4.3.], συνηγορούν υπέρ της διαπίστωσης ότι η δρομολόγηση νέων πλοίων μπορεί να ασκήσει μέτριας έντασης ανταγωνιστική πίεση στην ενιαία οντότητα και πιθανώς να μεταβάλει οριακά τα μερίδια αγοράς στην ευρύτερη ακτοπλοϊκή αγορά εντός της διετίας 2019-2020.
374. Παρόλα αυτά, από την επισκόπηση των δρομολογίων σε ικανό βάθος χρόνου (περίοδος 2012-2017 για τις συμμετέχουσες και περίοδος 2015-2017 για τις ανταγωνίστριες εταιρίες) παρατηρείται παγίωση της παρουσίας των συμμετεχουσών αλλά και των ανταγωνιστών τους σε μεγάλο αριθμό δρομολογίων [βλ. ανωτέρω υπό Ζ.4.3.], ενώ περαιτέρω διαπιστώνεται ότι η επέκταση των τελευταίων σημειώνεται ιδίως σε γειτονικά νησιά, σε σχέση με τα δρομολόγια στα οποία είναι ήδη εδραιωμένοι, ενώ δεν συνηθίζεται, τουλάχιστον σε μεγάλη έκταση η μεταδρομολόγηση πλοίων σε τελείως νέα δρομολόγια, πρακτική που σε κάθε περίπτωση δεν επηρεάζει ή επηρεάζει οριακά τη θέση μιας εταιρίας στις σχετικές αγορές πανελλήνιας εμβέλειας. Μεγαλύτερη κινητικότητα παρατηρείται στις Κυκλάδες, ενώ η κατάσταση είναι στάσιμη ή και παρατηρούνται αποχωρήσεις σε περιοχές με δρομολόγια μεγαλύτερων αποστάσεων, όπως στο Β.Α. Αιγαίο, κατά τα προαναφερθέντα.
375. Εξάλλου, με τους μεγαλύτερους ανταγωνιστές της (βάσει κύκλου εργασιών και συνολικού αριθμού εισιτηρίων τα τελευταία έτη), ήτοι τις εταιρίες MINOAN και ANEK, η γνωστοποιούσα και η εξαγοραζόμενη διατηρούν σημαντικούς διαρθρωτικούς δεσμούς, οι οποίοι μπορεί να αποθαρρύνουν τους πρώτους από την άσκηση ανταγωνιστικής πίεσης [βλ. ανωτέρω υπό Ζ.9.]. Συγκεκριμένα, η ενιαία οντότητα και η τέταρτη προπορευόμενη μετά τη συγκέντρωση στην αγορά μεταφοράς επιβατών επιχείρηση ANEK θα συμμετέχουν σε κοινοπραξία εσόδων πλοίων με την επωνυμία «ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ANEK Α.Ε. - SUPERFAST ENDEKA (HELLAS) INC. & ΣΙΑ», η οποία δραστηριοποιείται στην εξυπηρέτηση διεθνών συγκοινωνιακών γραμμών και των γραμμών εσωτερικού Πειραιά – Κρήτης, ενώ η Τράπεζα Πειραιώς μετά την ολοκλήρωση της υπό εξέταση πράξης θα κατέχει μετοχές της ενιαίας οντότητας⁵⁵⁸ και της εν λόγω ανταγωνίστριας αυτής ANEK, χωρίς ωστόσο μέλη του ΔΣ της

⁵⁵⁵ Όπως προκύπτει τόσο από τη μελέτη [...] όσο και από την επεξεργασία από τη ΓΔΑ των προσκομισθέντων οικονομικών στοιχείων των εταιριών. Βλ. και Παραρτήματα 12 και 13, όπου αποτυπώνεται ο κύκλος εργασιών των εισιτηρίων.

⁵⁵⁶ Βλ. σχετικά απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.5675 -SYNGENTA / MONSANTO'S SUNFLOWER SEED BUSINESS.

⁵⁵⁷ Το ύψος του οποίου σε κάθε περίπτωση συναρτάται και με τον αριθμό των προσεγγίσεων σε έκαστο λιμένα.

⁵⁵⁸ Έμμεσα ως ο μεγαλύτερος μέτοχος της μητρικής της εξαγοραζουσας MIG (βλ. ανωτέρω υπό Β.1).

να συμμετέχουν σε όργανα διοίκησης ή εποπτείας των εν λόγω εταιριών. Περαιτέρω, δύο μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της HSW είναι επί του παρόντος μέλη της διοικούσας επιτροπής της ως άνω Κοινοπραξίας, το ένα δε εξ αυτών διατηρεί επιπλέον την ιδιότητα του μέλους του ΔΣ της εξαγοραζόμενης, τις ιδιότητες του Διευθυντή επιχειρησιακής λειτουργίας της ANEK και του Αντιπροέδρου στο διοικητικό συμβούλιο της θυγατρικής της ANEK «ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ». Εξάλλου, μέτοχος της εξαγοραζόμενης με υψηλό ποσοστό, χωρίς εκπροσώπηση στο ΔΣ και συμμετοχή στη διοίκηση της εταιρίας, είναι και η MINOAN, δεσμός ωστόσο που θα σταματήσει να υφίσταται όταν υλοποιηθεί η σχετική συμφωνία πώλησης των μετοχών της στην ATTICA (Γνωστοποίηση 2).

376. Η έλλειψη ανταγωνιστικών πιέσεων από τους ανταγωνιστές αυτούς παρατηρείται και προ της υπό κρίση πράξης, δεδομένου ότι δεν υφίσταται σχεδόν καμία επικάλυψη στις δραστηριότητες τους σε επιμέρους δρομολόγια.
377. Ομοίως, έλλειψη ανταγωνιστικών πιέσεων διαπιστώνεται και εκ μέρους των πελατών και τελικών καταναλωτών, λόγω της προφανούς μεγάλης διασποράς τους και της χαμηλής διαπραγματευτικής τους δύναμης. Χαμηλής έντασης ανταγωνιστική πίεση πιθανολογείται ότι δύνανται να ασκήσουν οι μεταφορικές εταιρίες, στις περιπτώσεις προορισμών που εξυπηρετούνται από περισσότερες από μία ακτοπλοϊκές εταιρίες και κατά τους χειμερινούς μήνες [βλ. ανωτέρω υπό Ζ.7.]. Η τοπικά και χρονικά περιορισμένη πιθανότητα αυξημένης διαπραγματευτικής δύναμης των μεταφορικών εταιριών, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι τα φορτηγά αποτελούν λιγότερο από το 5% του συνολικού αριθμού εισιτηρίων για το έτος 2016, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η ανωτέρω διαπίστωση δεν μεταβάλλει το γενικότερο συμπέρασμα περί της χαμηλής διαπραγματευτικής δύναμης των πελατών των ακτοπλοϊκών εταιριών.
378. Ομοίως, ούτε οι ταξιδιωτικοί πράκτορες έχουν διαπραγματευτική δύναμη και δυνατότητα άσκησης ανταγωνιστικής πίεσης ειδικώς έναντι των συμμετεχουσών, όπως συνάγεται από το [...], παρά το γεγονός ότι η πλειοψηφία των πωλήσεων εισιτηρίων του Ομίλου της ATTICA πραγματοποιείται από τρίτους (λιμενικούς πράκτορες, PSAs και ταξιδιωτικά γραφεία) και ποσοστό χαμηλότερο του [...] % απευθείας από την ίδια⁵⁵⁹.
379. Πέραν των ανωτέρω, ως παράγοντας που πιθανώς να επηρεάσει τα κίνητρα και τη δυνατότητα της ενιαίας οντότητας να αυξήσει τις τιμές των υπηρεσιών της, εξετάζεται και η εφαρμογή του κρατικού ναυτολογίου. Πράγματι, το νομοθετικό πλαίσιο προβλέπει κρατική ρύθμιση ναύλων υπό τη μορφή ανώτατου ορίου σε λιμένες με ορισμένη κίνηση και σε δρομολόγια που λειτουργούν με καθεστώς δημόσιας υπηρεσίας κατά τα αναλυτικά οριζόμενα στις σχετικές υπουργικές αποφάσεις [βλ. ανωτέρω υπό Δ]. Εντούτοις, κατά την τελευταία πενταετία δεν έχει εφαρμοστεί στην πράξη ανώτατος επιτρεπόμενος ναύλος⁵⁶⁰. Περαιτέρω, με βάση τα στοιχεία του 2016, από τις επιμέρους 61 σχετικές γεωγραφικές αγορές της υπό κρίση πράξης, ανώτατος ναύλος θα μπορούσε να επιβληθεί βάσει κίνησης λιμένων μόνο στη

⁵⁵⁹ Βλ. υπ' αριθ. πρωτ. 6647/13.11.2017 απάντηση της Γνωστοποιούσας, σύμφωνα με την οποία οι πωλήσεις από την ίδια ανέρχονται σε ποσοστό [...] % για το 2015, [...] % το 2016 και [...] % για το οκτάμηνο του 2017 των συνολικών πωλήσεων εισιτηρίων της.

⁵⁶⁰ Βλ. την υπ' αρ. πρωτ. 5691/09.10.2017 επιστολή της γνωστοποιούσας.

- γεωγραφική αγορά Αμοργός- Κουφονήσια [βλ. σχετικά Παράρτημα 1] και βάσει σύμβασης δημόσιας ανάθεσης σε πολύ περιορισμένο αριθμό δρομολογίων και εισιτηρίων⁵⁶¹. Εξάλλου, δεν απαγορεύεται βάσει της κείμενης νομοθεσίας οι ακτοπλοϊκές εταιρίες να δραστηριοποιούνται και με ελεύθερη δρομολόγηση σε νησιά που εξυπηρετούν ή εξυπηρετούνται από ανταγωνιστές τους με Συμβάσεις Δημόσιας Ανάθεσης. Ενδεικτικά, το 2016 η HSW με το πλοίο «ΑΡΤΕΜΙΣ» στα πλαίσια Σύμβασης Δημόσιας Ανάθεσης εκτέλεσε τη διαδρομή Λαύριο – Σύρος, εκδίδοντας [...] εισιτήρια επιβατών με βασική τιμή ναύλου στα 19,5 ευρώ, ενώ την ίδια χρονιά εξέδωσε [...] εισιτήρια με βασική τιμή ναύλου στα 30 ευρώ για τη διαδρομή Πειραιά – Σύρος με το «ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ»⁵⁶².
380. Συνεπώς, το κρατικό ναυλόγιο δεν περιορίζει τη δυνατότητα της ενιαίας οντότητας να τροποποιήσει την τιμολογιακή πολιτική της παρά μόνο σε περιορισμένο βαθμό, δεδομένης της δυνατότητας παράλληλης ελεύθερης δρομολόγησης σε προορισμούς που εξυπηρετούνται δυνάμει συμβάσεων δημόσιας ανάθεσης για συγκεκριμένο αριθμό διελεύσεων. Περαιτέρω, εν τοις πράγμασι η έκταση εφαρμογής του είναι περιορισμένη, καθώς οι προϋποθέσεις που έχουν τεθεί για την επιβολή ανώτατου επιτρεπόμενου ναύλου, πληρούνται σε εξαιρετικά περιορισμένες περιπτώσεις με βάση τη συνήθη ετήσια διακίνηση επιβατών στους λιμένες των υπό εξέταση επηρεαζόμενων γεωγραφικών αγορών και τις συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας που οι συμμετέχουσες έχουν συνάψει, ώστε οι όποιες επιπτώσεις από τυχόν εφαρμογή του να κρίνονται αμελητέες και, ως εκ τούτου, βάσιμα να πιθανολογείται ότι η ρυθμιστική αυτή διάταξη δεν μπορεί να λειτουργήσει ως ασφαλιστική δικλείδα και να αποτρέψει την ενιαία οντότητα από μια μελλοντική αύξηση των ναύλων.
381. Το παραπάνω συμπέρασμα δεν αναιρείται από την επικαλούμενη από τη γνωστοποιούσα θεσπισμένη νομοθετικά δυνατότητα αναστολής του ελεύθερου ναυτολογίου, εφόσον υπάρχουν ενδείξεις *«εναρμονισμένης πρακτικής, από υπόχρεες για την εφαρμογή της παρούσης πλοιοκτήτριες εταιρείες ή πλοιοκτήτες, η οποία οδηγεί σε υπέρμετρη αύξηση των τιμών των ναύλων και σε κάθε περίπτωση βλάπτει το κοινωνικό συμφέρον»* κατά την κρίση του αρμόδιου Υπουργείου, και παραπομπής της υπόθεσης στην Επιτροπή Ανταγωνισμού [βλ. ανωτέρω υπό Δ]. Και τούτο διότι, η διάταξη αυτή κατ' αρχήν αναφέρεται σε υπέρμετρη αύξηση τιμών συνεπεία ενδείξεων εναρμονισμένης πρακτικής και όχι σαν αποτέλεσμα μονομερούς ενέργειας, συνεπώς βάσει της γραμματικής διατύπωσης δεν τυγχάνει εφαρμογής σε περίπτωση που η ενιαία οντότητα αυξήσει μονομερώς τις τιμές των υπηρεσιών της και εκ του λόγου αυτού δεν πιθανολογείται ότι η απειλή εφαρμογής της αποδυναμώνει το κίνητρο

⁵⁶¹ Από τις επηρεαζόμενες αγορές μόνο τα δρομολόγια Νάξος - Αμοργός, Αμοργός - Νάξος, Αμοργός - Κουφονήσια, Κουφονήσια - Αμοργός, Νάξος - Κουφονήσια και Κουφονήσια - Νάξος πραγματοποιούνται με σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας (μισθωμένα) από την ΑΤΤΙΚΑ. Ο αριθμός εισιτηρίων για τα εν λόγω δρομολόγια αντιστοιχεί σε ιδιαίτερα μικρό ποσοστό (<[0-5]% στη μεταφορά επιβατών) των εισιτηρίων της ΑΤΤΙΚΑ στις επηρεαζόμενες αγορές το έτος 2017. Η HSW πραγματοποιεί με σύμβαση δημόσιας ανάθεσης τα δρομολόγια : α) ΣΥΡΟΣ - ΚΥΘΝΟΣ- ΚΕΑ - ΛΑΥΡΙΟ και επιστροφή, β) ΣΥΡΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ - ΠΑΡΟΣ- ΝΑΞΟΣ- ΙΟΣ- ΣΙΚΙΝΟΣ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ- ΚΙΜΩΛΟΣ-ΜΗΛΟΣ και επιστροφή, γ) ΣΥΡΟΣ- ΚΥΘΝΟΣ- ΣΕΡΙΦΟΣ- ΣΙΦΝΟΣ-ΚΙΜΩΛΟΣ- ΜΗΛΟΣ - ΠΑΡΟΣ και επιστροφή, δ) ΣΥΡΟΣ- ΑΝΔΡΟΣ -ΤΗΝΟΣ - ΠΑΡΟΣ και επιστροφή (υπ' αριθ. πρωτ. 681/30.01.2018 και 7673/21.12.2017 επιστολές). Ο αριθμός εισιτηρίων του «ΑΡΤΕΜΙΣ» μάλιστα αντιστοιχεί σε ιδιαίτερα μικρό ποσοστό (<[0-5]% στη μεταφορά επιβατών) των εισιτηρίων της HSW στις επηρεαζόμενες αγορές το έτος 2016.

⁵⁶² Υπ' αριθ. πρωτ. 7673/21.12.2017 επιστολή.

υιοθέτησης της εν λόγω πρακτικής από την ενιαία οντότητα⁵⁶³. Περαιτέρω, όπως και οι προαναφερόμενες ρυθμίσεις περί επιβολής ανώτατου επιτρεπόμενου ναύλου, ουδέποτε έχει εφαρμοστεί έως σήμερα και ως εκ τούτου αξιολογείται ότι εν τοις πράγμασι οι σχετικές ρυθμίσεις έχουν μειωμένη, αν δεν έχουν απολέσει, την όποια ικανότητα αποτροπής. Εξάλλου, στο πεδίο της ρύθμισης εμπίπτουν μόνο περιπτώσεις επιβολής υπερβολικών τιμών και, συνεπώς, δεν καταλαμβάνεται οποιαδήποτε αύξηση ναύλων δεν πληροί τις προϋποθέσεις που θέτει η ενωσιακή νομολογία για τη διαπίστωση υπερβολικής τιμολόγησης.

382. Ομοίως, ούτε η επικαλούμενη από τη γνωστοποιούσα υποχρέωσή της να εφαρμόζει εκπτώσεις επί των ναύλων της, οι οποίες ανέρχονται μέχρι ποσοστού 100% του ναύλου σε συγκεκριμένες κατηγορίες επιβατών και οχημάτων (πολύτεκνοι, φοιτητές κ.λπ.) και οι οποίες εφαρμόστηκαν σε ποσοστό [...] % του συνολικού αριθμού των εισιτηρίων επιβατών που διακινήθηκαν με πλοία του Ομίλου ΑΤΤΙCΑ το έτος 2017, μειώνει το κίνητρο και την ικανότητα της ενιαίας οντότητας να αυξήσει μελλοντικά τις τιμές των υπηρεσιών της. Σε κάθε περίπτωση, η υποχρέωση εκπτώσεων δεν επηρεάζει το ποσό επί του οποίου οι εκπτώσεις αυτές εφαρμόζονται, ήτοι της αρχικής/ ονομαστικής τιμής του εισιτηρίου, η θέση της οποίας παραμένει στην απόλυτη διακριτική ευχέρεια της ενιαίας οντότητας.
383. Εξάλλου, πιθανολογείται ότι η ενιαία οντότητα θα έχει το κίνητρο και τη δυνατότητα να επιδοτεί σταυροειδώς τα δρομολόγιά της, προκειμένου να εξοβελίσει τους ανταγωνιστές της, ήτοι να υιοθετήσει επιθετικές τιμολογιακές πρακτικές σε μία αγορά (χρησιμοποιώντας τα κέρδη της από άλλες αγορές) τέτοιες ώστε οι ανταγωνιστές της να μην μπορούν να ακολουθήσουν, με αποτέλεσμα την έξοδο των τελευταίων από την αγορά και την αύξηση συνακόλουθα της δεσπόζουσας θέσης της στις επηρεαζόμενες αγορές⁵⁶⁴, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη ότι α) τόσο η ΑΤΤΙCΑ όσο και η ΗSW ήδη, προ της ολοκλήρωσης της γνωστοποιηθείσας πράξης, πιθανολογείται ότι δραστηριοποιούνται τόσο σε ζημιογόνα όσο και σε κερδοφόρα δρομολόγια [βλ. ανωτέρω υπό Ζ.4.3.], β) ο Όμιλος ΑΤΤΙCΑ και ο Όμιλος ΗSW παρουσίασαν, κατά το οικονομικό έτος 2016, καθαρά αποτελέσματα προ φόρων ύψους 21 εκατ. ευρώ περίπου και 6,7 εκατ. ευρώ περίπου αντίστοιχα, γ) [...] ⁵⁶⁵, [...] ⁵⁶⁶ και ότι ε) η ενιαία οντότητα επιτυγχάνει τουλάχιστον [...] φορές μεγαλύτερο κύκλο εργασιών από τις λοιπές εταιρίες του κλάδου με τις οποίες θα ανταγωνίζεται στις επιμέρους επηρεαζόμενες αγορές.
384. Πέραν των ανωτέρω ζητημάτων ανταγωνισμού, εξετάσθηκαν επίσης, το κίνητρο και η δυνατότητα της ενιαίας οντότητας α) να επαυξήσει την πίστη των πελατών/ καταναλωτών στις υπηρεσίες της, προκειμένου να δυσχεράνει την επέκταση μικρότερων εταιριών στις σχετικές αγορές, μέσω της διάθεσης προγραμμάτων επιβράβευσης πιστών καταναλωτών είτε

⁵⁶³ Βλ. ΠΕΚ Τ-210/01, General Electric Company, σκ. 70-76, και Τ-5/02, Tetra Laval BV, σκ. 159.

⁵⁶⁴ Σημειώνεται ότι η αξιολόγηση αυτής της δυνατότητας δεν μεταβάλλεται υπό οιαδήποτε γεωγραφική θεώρηση της αγοράς: στην ευρεία οριοθέτηση (σχετικές αγορές θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών στην ελληνική επικράτεια), η σταυροειδής επιδότηση πραγματοποιείται εντός της ίδιας αγοράς, ενώ στην περίπτωση των επιμέρους αγορών (οριοθέτηση Π&Π) η επιθετική τιμολόγηση σε μία αγορά μπορεί να συντελείται και να διατηρείται δυνάμει των κερδών σε άλλες σχετικές (όχι κατ' ανάγκη επηρεαζόμενες) αγορές.

⁵⁶⁵ Όπως προκύπτει τόσο από τη μελέτη της [...] όσο και από την επεξεργασία από τη ΓΔΑ των προσκομισθέντων οικονομικών στοιχείων των εταιριών. Βλ. και Παραρτήματα 12 και 13, όπου αποτυπώνεται ο κύκλος εργασιών των εισιτηρίων.

⁵⁶⁶ Ήτοι στα δρομολόγια Θήρα-Αττική και Αττική-Θήρα.

στο σύνολο των καταναλωτών είτε σε συγκεκριμένες κατηγορίες πελατών, όπως π.χ. οι μεταφορικές εταιρίες ή ταξιδιωτικά γραφεία, όπως για παράδειγμα εκπτώσεις ή/και δωρεάν εισιτήρια⁵⁶⁷, πρακτική συνήθης στον κλάδο [βλ. ανωτέρω υπό Ζ.4.3.], την οποία η γνωστοποιούσα εξετάζει να υιοθετήσει ως προς τους τελικούς καταναλωτές⁵⁶⁸, β) να παρεμποδίσει τη διάθεση και την προώθηση εισιτηρίων ανταγωνιστικών εταιριών της ενιαίας οντότητας από το δίκτυο διανομής εισιτηρίων, μέσω π.χ. της αύξησης των προμηθειών που χορηγεί στους ταξιδιωτικούς πράκτορες⁵⁶⁹ και γ) να προβεί σε μειώσεις των προμηθειών των ταξιδιωτικών πρακτόρων, με συνέπεια τη μείωση του αριθμού τους και συνακόλουθα τη μείωση του επιπέδου ανταγωνισμού στην αγορά παροχής των σχετικών υπηρεσιών⁵⁷⁰. Και ναι μεν η δέσμη δρομολογίων που θα εκτελεί η ενιαία οντότητα, η εγκαθιδρυμένη παρουσία των συμμετεχουσών στα εν λόγω δρομολόγια, η φήμη που ήδη απολαμβάνουν, έχοντας επιτύχει ένα υψηλό επίπεδο υπηρεσιών, και οι οικονομίες κλίμακος που θα επιτευχθούν από την υλοποίηση της υπό εξέταση συγκέντρωσης επιτρέπουν στην ενιαία οντότητα, υπό την προϋπόθεση ότι θα αναλάβει το σχετικό κόστος από τη μείωση του περιθωρίου κέρδους της, να προσφέρει εξαιρετικά ανταγωνιστικές τιμές στο πλαίσιο προγραμμάτων προσέλκυσης πιστής πελατείας, ωστόσο τις προϋποθέσεις λήψης των προνομίων των εν λόγω προγραμμάτων πιθανολογείται⁵⁷¹ ότι δεν πληροί σημαντικά μεγάλο ποσοστό των καταναλωτών, οι οποίοι επιλέγουν περιστασιακά να ταξιδέψουν με πλοίο (π.χ. Έλληνες ή αλλοδαποί τουρίστες που επιλέγουν να επισκεφτούν κάποιο νησί κατά τις καλοκαιρινές διακοπές τους) και ως εκ τούτου ο συνδυασμός των προγραμμάτων προσέλκυσης πιστής πελατείας των συμμετεχουσών δεν προκύπτει επαρκώς κατά νόμο ότι θα οδηγήσει σε αποκλεισμό των ανταγωνιστών της από την αγορά.

385. Ομοίως, δεν προκύπτει επαρκώς κατά νόμο ότι η ενιαία οντότητα θα έχει κίνητρο, αυξάνοντας την προμήθεια που χορηγεί στους ταξιδιωτικούς πράκτορες, να παρεμποδίσει τη διάθεση και την προώθηση των εισιτηρίων των ανταγωνιστών της. Και τούτο διότι οι συμβάσεις των συμμετεχουσών με ταξιδιωτικούς πράκτορες δεν είναι αποκλειστικές, δεν υφίστανται στοιχεία στο διοικητικό φάκελο ότι έχουν υιοθετηθεί και εφαρμόζονται ή ότι σχεδιάζεται να εφαρμοστούν συστήματα αποδοχών των ταξιδιωτικών πρακτόρων, τα οποία επιπλέον μίας σταθερής προμήθειας προβλέπουν επαύξηση αυτής ή χορήγηση *bonus* βάσει του αριθμού των εισιτηρίων που πωλεί ο πράκτορας, ενώ οι συμμετέχουσες καταβάλλουν στους ταξιδιωτικούς πράκτορες προμήθειες, οι οποίες κυμαίνονται [...], και ως εκ τούτου δεν θεωρείται πιθανή η αύξηση αυτών σε επίπεδα τέτοια που να οδηγήσουν σε αποκλεισμό των ανταγωνιστών της από την αγορά.
386. Ούτε, ωστόσο, προκύπτει επαρκώς κατά νόμο από τα στοιχεία του διοικητικού φακέλου ότι η ενιαία οντότητα θα προβεί σε μείωση των προμηθειών των ταξιδιωτικών πρακτόρων. Και τούτο διότι, παρά τη χαμηλή διαπραγματευτική δύναμη των ταξιδιωτικών πρακτόρων, το υψηλό μερίδιο αγοράς της ενιαίας οντότητας, τη δέσμη δρομολογίων που αυτή θα εξυπηρετεί, την ιδιότητά της ως αναπόφευκτου εμπορικού συνεργάτη για τους ταξιδιωτικούς

⁵⁶⁷ Βλ. σχετικά υπ' αρ. πρωτ. 7095/04.12.2017 επιστολή SEAJETS.

⁵⁶⁸ Υπ' αριθ. πρωτ. 5691/09.10.2017 επιστολή της.

⁵⁶⁹ Βλ. σχετικά υπ' αρ. πρωτ. 7095/04.12.2017 επιστολή SEAJETS.

⁵⁷⁰ Βλ. σχετικά υπ' αριθ. πρωτ. 5944/17.10.2017 επιστολή ΓΕΠΟΕΤ.

⁵⁷¹ Ιδίως λόγω των κατωφλίων μιλίων που τίθενται.

πράκτορες και τη δυνατότητα ευχερούς καταγγελίας των συμβάσεών τους (ετήσιες συμβάσεις με δυνατότητα καταγγελίας ακόμη και χωρίς σπουδαίο λόγο⁵⁷²), η σημασία του καναλιού αυτού διανομής για την πώληση των εισιτηρίων των συμμετεχουσών σε συνδυασμό με την πιθανότητα η όποια περαιτέρω μείωση των [...] προμηθειών των συμμετεχουσών να ενισχύσει τα κίνητρα των ταξιδιωτικών πρακτόρων να προωθούν εισιτήρια ανταγωνιστών, ιδίως κατά τη θερινή περίοδο που σημειώνεται μεγάλη προσφορά, ενόψει και των [...], αποδυναμώνουν τα κίνητρα της ενιαίας οντότητας και δεν συνηγορούν υπέρ της πιθανότητας να προβεί σε μείωση των προμηθειών των ταξιδιωτικών πρακτόρων και του επιπέδου ανταγωνισμού στην αγορά παροχής των σχετικών υπηρεσιών.

387. Βάσει των ανωτέρω, παρά την έλλειψη νομικών εμποδίων εισόδου και τις προοπτικές ισχυροποίησης της θέσης των ανταγωνιστών της ενιαίας οντότητας στις αγορές θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών με πανελλήνια εμβέλεια, κυρίως μέσω αύξησης του στόλου και επέκτασης των δρομολογίων, προκύπτουν σοβαρές αμφιβολίες ως προς τη συμβατότητα της υπό κρίση συγκέντρωσης με τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού και πιθανολογείται ότι η υπό κρίση συγκέντρωση θα οδηγήσει στην απόκτηση ατομικής δεσπόζουσας θέσης από την ενιαία οντότητα στις ανωτέρω αγορές, ενόψει ιδίως του μεριδίου αγοράς της ενιαίας οντότητας, του υψηλού επαυξητικού μεριδίου συνεπεία της υπό κρίση πράξης, της μεταβολής του δείκτη (Δ) πέραν των τεθέντων ασφαλών ορίων, της εγγύτητας του ανταγωνισμού με την εξαγοραζόμενη HSW, της απόστασης των μεριδίων της ενιαίας οντότητας από τον επόμενο ανταγωνιστή, της ύπαρξης πραγματικών εμποδίων εισόδου, της ανυπαρξίας δυνητικού ανταγωνισμού, της μειωμένης δυνατότητας άσκησης ανταγωνιστικής πίεσης από υφιστάμενους ανταγωνιστές, της έλλειψης διαπραγματευτικής δύναμης από πελάτες/καταναλωτές, ταξιδιωτικούς πράκτορες και μεταφορικές εταιρίες, καθώς και της περιορισμένης εμβέλειας των διατάξεων περί κρατικού ναυτολογίου.

Θ.1.2. Ως προς τις οριζόντιες επιπτώσεις συντονισμένης συμπεριφοράς (πιθανότητα δημιουργίας ή ενίσχυσης συλλογικής δεσπόζουσας θέσης) στις σχετικές αγορές θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, μεταφοράς ΙΧ οχημάτων και μεταφοράς φορτηγών στην ελληνική επικράτεια

388. Η υπό εξέταση συγκέντρωση μεταβάλλει ουσιωδώς τις ανταγωνιστικές συνθήκες στις σχετικές αγορές θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, μεταφοράς ΙΧ οχημάτων και μεταφοράς φορτηγών στην ελληνική επικράτεια, δεδομένου ότι μειώνεται ο αριθμός των ανταγωνιστών με τη συγχώνευση του πρώτου και του δεύτερου μεγαλύτερου ανταγωνιστή στην αγορά. Περαιτέρω, η μεταβολή του δείκτη συγκέντρωσης λόγω της υπό εξέταση πράξης κυμαίνεται σε ποσοστό άνω του ασφαλούς ορίου των 250 μονάδων, στις προαναφερόμενες. Συγκεκριμένα, βάσει των στοιχείων του έτους 2016, οι τέσσερις μεγαλύτεροι ανταγωνιστές στην αγορά θα κατέχουν από κοινού μερίδιο αγοράς ανερχόμενο σε ποσοστό [55-65] % βάσει αριθμού εισιτηρίων επιβατών ([45-55]% η ενιαία οντότητα, [5-10]% εκάστη των Κοινοπραξία Saronic Ferries και Fast Ferries και [0-5]% η ANEK), [55-65]% βάσει αριθμού εισιτηρίων ΙΧ οχημάτων ([35-45]% η ενιαία οντότητα, [5-10]% η Κοινοπραξία Saronic

⁵⁷² Βλ. υπ' αρ. πρωτ. 5691/09.10.2017 επιστολή της γνωστοποιούσας και υπ' αρ. πρωτ. 6312/30.10.2017 και 6831/21.11.2017 επιστολές της HSW.

- Ferries, [5-10]% η ANEK και [5-10]% η Fast Ferries) και [65-75]% βάσει αριθμού εισιτηρίων φορτηγών ([45-55]% η ενιαία οντότητα και [10-15]% η ANEK, [10-15]% η MINOAN και [0-5]% η Fast Ferries).
389. Ωστόσο, σε κάθε μία από τις ανωτέρω αγορές, τα παραπάνω διαπιστούμενα σχετικά υψηλά ποσοστά κατέχουν τέσσερις επιχειρήσεις, γεγονός το οποίο καθιστά τον πιθανό συντονισμό κατ' αρχήν σχετικά ασταθή, λόγω του σημαντικού ανταγωνιστικού περιθωρίου που καταλείπεται και το οποίο ανέρχεται σε περίπου [35-45]%, της έλλειψης νομικών εμποδίων εισόδου και της ελαστικότητας της ζήτησης σε σχέση με την τιμή, η οποία σύμφωνα με τις συμμετέχουσες και το σύνολο σχεδόν των ερωτηθέντων είναι αποτρεπτική του συντονισμού μεταξύ των επιχειρήσεων. Περαιτέρω, τα μερίδια αγοράς της ενιαίας οντότητας και των λοιπών ανταγωνιστών της εμφανίζουν εξαιρετικά μεγάλη ασυμμετρία, δεδομένου ότι τα μερίδια αγοράς της σε οποιονδήποτε τύπο εισιτηρίων και συνολικά είναι πολλαπλάσια του μεριδίου αγοράς έκαστου από τους λοιπούς ανταγωνιστές, με τη διαφορά να ανέρχεται σε σαράντα ποσοστιαίες μονάδες, γεγονός το οποίο ομοίως καθιστά πιθανό συντονισμό μεταξύ τους ιδιαίτερα ασταθή, ενώ επιπροσθέτως, ούτε ιδιαίτερη συμμετρία κόστους παρουσιάζουν η ενιαία οντότητα και οι ανταγωνιστές της [βλ. ανωτέρω υπό ΣΤ και Ζ.8.].
390. Εντούτοις, υφίστανται σημαντικοί διαρθρωτικοί δεσμοί μεταξύ της ενιαίας οντότητας και αφενός της ANEK [βλ. ανωτέρω υπό Ζ.9.] και αφετέρου της MINOAN, οι οποίοι θα μπορούσαν κατ' αρχήν να αμβλύνουν την αστάθεια και να οδηγήσουν στη δημιουργία ενός μηχανισμού συντονισμού και επιβολής κυρώσεων σε περίπτωση αποκλίσεων από τους όρους συντονισμού⁵⁷³, σε συνδυασμό και με τον υψηλό βαθμό διαφάνειας που παρατηρείται στη σχετική αγορά, λόγω της δημοσιοποίησης τόσο συγκεντρωτικών στοιχείων για τον κλάδο και τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε αυτόν από εταιρίες έρευνας (λ.χ. ICAP, IOBE κλπ.), όσο και των τρεχουσών βασικών τιμών εισιτηρίων και των τυχόν εκπτώσεων επί αυτών, με τη σύγκριση τιμών κυρίως μέσω ιστοσελίδων αγοράς εισιτηρίων να είναι εξαιρετικά ευχερής. Ωστόσο, ο διαρθρωτικός δεσμός με τη MINOAN θα εκλείψει με την υλοποίηση της δεύτερης συναλλαγής, ενώ η ANEK, με την οποία εντοπίζονται οι διαρθρωτικοί δεσμοί, το 2016 κατατάσσεται στην τέταρτη θέση, μετά τις εταιρίες Κοινοπραξίες Saronic Ferries και Fast Ferries, με απόσταση [...] από αυτές. Περαιτέρω, δεν παρατηρούνται διαρθρωτικοί δεσμοί μεταξύ της ενιαίας οντότητας και των εταιριών Κοινοπραξίες Saronic Ferries και Fast Ferries, των μεγαλύτερων ανταγωνιστών της βάσει των στοιχείων του έτους 2016. Βάσει των ανωτέρω, μεταξύ των τεσσάρων μεγαλύτερων ανταγωνιστών, που θα κατέχουν από κοινού μερίδιο αγοράς ανερχόμενο σε ποσοστό [55-65]% βάσει συνολικού αριθμού εισιτηρίων του έτους 2016, ήτοι της ενιαίας οντότητας, των εταιριών Κοινοπραξίες Saronic Ferries, Fast Ferries και της ANEK, διαρθρωτικοί δεσμοί θα υφίστανται μεταξύ των δύο από αυτούς, της ενιαίας οντότητας και της ANEK, με συνολικό μερίδιο αγοράς των δύο βάσει των στοιχείων του έτους 2016 [45-55] %.
391. Εξάλλου, ο συντονισμός με τη μορφή επιμερισμού της αγοράς είναι ευχερέστερος, όταν οι πελάτες έχουν απλά χαρακτηριστικά τα οποία επιτρέπουν στις συντονιζόμενες επιχειρήσεις να καταναείμουν αμέσως την πελατεία, χαρακτηριστικά τα οποία μπορεί να βασίζονται σε

⁵⁷³ Βλ. σχετικά ΔΕΚ C-413/06, Sony/ BMG (υπόθεση Impala), σκ. 122 και 123.

γεωγραφικά κριτήρια⁵⁷⁴. Εν προκειμένω, ο διαχωρισμός βάσει γεωγραφικών κριτηρίων είναι απλός, δεδομένου ότι σύμφυτος με την παροχή των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών είναι ο γεωγραφικός προσδιορισμός τους. Παρατηρείται δε ότι μεταξύ της ενιαίας οντότητας και των επιχειρήσεων με τις οποίες διατηρεί διαρθρωτικούς δεσμούς κατά το χρόνο της γνωστοποίησης (ANEK και MINOAN) δεν υπάρχει σχεδόν καμία γεωγραφική επικάλυψη και συνεπώς, η απομάκρυνση ενός ανταγωνιστή και η ενίσχυση των διαρθρωτικών δεσμών συνεπεία της συγκέντρωσης θα μπορούσαν κατ' αρχήν να ενισχύσουν τις πιθανότητες συντονισμού με αντικείμενο τον επιμερισμό της αγοράς. Ωστόσο, παρατηρείται μερική γεωγραφική επικάλυψη μεταξύ των εταιριών ANEK και MINOAN, η οποία δυσχεραίνει αισθητά την ανάπτυξη συντονισμού με τη μορφή επιμερισμού της αγοράς, ενώ περαιτέρω η τελευταία κατατάσσεται στην πέμπτη θέση βάσει των στοιχείων του 2016, με συνέπεια να επιτείνεται η αστάθεια, ενόψει και της αναμενόμενης εξάλειψης του υφιστάμενου διαρθρωτικού δεσμού με τις συμμετέχουσες.

392. Ενόψει των ανωτέρω αναφερόμενων χαρακτηριστικών της αγοράς και των επιχειρήσεων, παρότι εμφανίζονται ορισμένοι διαρθρωτικοί δεσμοί με τους ανταγωνιστές ANEK και MINOAN και παρατηρείται ενίσχυση της πιθανότητας συντονισμού μέσω του γεωγραφικού επιμερισμού της αγοράς, καθώς και υψηλή διαφάνεια, δεν πιθανολογείται ότι η υπό κρίση συγκέντρωση θα μπορούσε να περιορίσει σημαντικά τον ανταγωνισμό στις ανωτέρω αγορές μέσω δημιουργίας συντονισμένων αποτελεσμάτων, ιδίως ενόψει του αριθμού των εναπομεινάντων ανταγωνιστών, της σημαντικής ασυμμετρίας μεταξύ του συνδυαστικού μεριδίου αγοράς και των στοιχείων κόστους της ενιαίας οντότητας και των μεριδίων αγοράς και στοιχείων κόστους των ανταγωνιστών και της υψηλής ελαστικότητας ζήτησης.

Θ.2. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΑΓΟΡΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ, ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΙΧ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΣΤΙΣ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

Θ.2.1. Ως προς τις οριζόντιες επιπτώσεις μη συντονισμένης συμπεριφοράς (πιθανότητες δημιουργίας ή ενίσχυσης ατομικής δεσπόζουσας θέσης) στις αγορές θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, θαλάσσιας μεταφοράς ΙΧ οχημάτων και θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών στις επιμέρους αγορές

Θ.2.1.1. Στα δρομολόγια μεταξύ Αττικής και των νησιών Σάμος, Χίος και Μυτιλήνη, και στα ενδονησιωτικά δρομολόγια, Μυτιλήνη – Χίος και Χίος – Μυτιλήνη

393. Στο σύνολο των αγορών της Περιοχής Βορείου Αιγαίου (από/ προς Αττική και ενδονησιωτικά), το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των συμμετεχουσών στις αγορές θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και ΙΧ οχημάτων θα ανέρχεται μετά την υπό κρίση πράξη σε 100%.
394. Συγκεκριμένα, σε όλα τα ανωτέρω δρομολόγια⁵⁷⁵ στην αγορά παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, η HSW κατείχε πριν την υπό εξέταση γνωστοποίηση την πρώτη θέση με μερίδια κυμαινόμενα βάσει των στοιχείων του 2016 μεταξύ [45-55]% (στο δρομολόγιο

⁵⁷⁴ Κατευθυντήριες Γραμμές, παρ. 46.

⁵⁷⁵ Αττική – Μυτιλήνη, Αττική – Σάμος, Αττική – Χίος, Μυτιλήνη- Αττική, Σάμος – Αττική, Χίος – Αττική, Μυτιλήνη – Χίος και Χίος – Μυτιλήνη.

- Αττική - Μυτιλήνη) έως και [55-65]% (στο δρομολόγιο Χίος - Μυτιλήνη⁵⁷⁶). Σε όλα τα ανωτέρω δρομολόγια, τη δεύτερη θέση κατείχε η γνωστοποιούσα, με μερίδια κυμαινόμενα βάσει των στοιχείων του 2016 από [35-45]% (στο δρομολόγιο Χίος - Μυτιλήνη) έως [45-55]% (στο δρομολόγιο Αττική - Μυτιλήνη), ενώ δεν δραστηριοποιείται άλλος ανταγωνιστής. Αντίστοιχη είναι η εικόνα των μεριδίων αγοράς κατά το έτος 2017, όπου στα δρομολόγια Αττική - Σάμος και Σάμος - Αττική την πρώτη θέση κατέχει με [75-85]% και [75-85]% η HSW και ακολουθεί η γνωστοποιούσα με μερίδια αγοράς [15-25]% και [15-25]% αντίστοιχα, ενώ το έτος 2015 σε δύο αγορές (στα δρομολόγια Αττική - Σάμος και Σάμος-Αττική) τα μερίδια αγοράς της HSW ήταν υψηλότερα (άνω του 85%), καθώς κατά το έτος εκείνο η γνωστοποιούσα πραγματοποίησε ελάχιστες προσεγγίσεις στο νησί της Σάμου.
395. Συνεπώς το σύνολο των ανωτέρω αγορών θα μετατραπούν σε μονοπωλιακές από δυοπωλιακές συνεπεία της υπό κρίση πράξης, με τη γνωστοποιούσα να διπλασιάζει το μερίδιο αγοράς της και να αποκτά μονοπωλιακή θέση (100%), με την εξάλειψη του πρώτου σε μερίδια και μοναδικού ανταγωνιστή και με μηδενικό εναπομένον ανταγωνιστικό περιθώριο.
396. Τα αντίστοιχα παρατηρούνται και στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς ΙΧ οχημάτων, όπου στο σύνολο των ανωτέρω αγορών η ενιαία οντότητα θα αποκτήσει συνεπεία της συγκέντρωσης μονοπωλιακή θέση με μερίδιο 100% και μηδενικό ανταγωνιστικό περιθώριο.
397. Στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών, βάσει των στοιχείων του 2016 η γνωστοποιούσα κατείχε πριν την υπό εξέταση γνωστοποίηση την πρώτη θέση σε 2 δρομολόγια (Αττική - Χίος και Χίος - Αττική) με μερίδια [45-55] και [45-55]% αντίστοιχα, ενώ σε 4 δρομολόγια κατείχε την πρώτη θέση η HSW, με μερίδια από [45-55]% (στο δρομολόγιο Αττική - Μυτιλήνη) έως [65-75]% (στο δρομολόγιο Χίος - Μυτιλήνη). Σε όλα τα ανωτέρω δρομολόγια, τη δεύτερη θέση κατείχε η έτερη από τις συμμετέχουσες, με μερίδια κυμαινόμενα για τη HSW λίγο πάνω από [35-45]% και για τη γνωστοποιούσα από [15-25]% (στο δρομολόγιο Χίος - Μυτιλήνη) έως [35-45]% (στο δρομολόγιο Αττική - Μυτιλήνη), με την εξαίρεση του δρομολογίου Μυτιλήνη - Χίος όπου τη δεύτερη θέση κατέχει η εταιρία ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ με μερίδιο [15-25]%, ενώ ακολουθεί η γνωστοποιούσα με μερίδιο [15-25]%. Η εταιρία ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ, εταιρία Ro-Ro, δραστηριοποιείται στο σύνολο των ανωτέρω δρομολογίων με μερίδια που κυμαίνονται βάσει των στοιχείων του 2016 από [10-15] (στα δρομολόγια Χίος - Αττική και Χίος - Μυτιλήνη) έως [15-25]% (στο δρομολόγιο Μυτιλήνη - Χίος). Αντίστοιχη είναι η εικόνα των μεριδίων αγοράς κατά το έτος 2017, όπου στα δρομολόγια Αττική - Σάμος και Σάμος - Αττική την πρώτη θέση κατέχει με [85-95]% και [85-95]% η HSW και ακολουθεί η γνωστοποιούσα με μερίδια αγοράς [10-15]% και [10-15]% αντίστοιχα, ενώ το έτος 2015 τα μερίδια αγοράς της HSW στο σύνολο των ανωτέρω δρομολογίων ήταν υψηλότερα και κυμαίνονταν από [65-75] έως σχεδόν 100%. Τα μερίδια της ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ το έτος 2015 είναι σε όλα τα δρομολόγια υψηλότερα σε σχέση με το 2016 (από [10-15]% στο δρομολόγιο Χίος - Μυτιλήνη έως [25-35]% στο δρομολόγιο Μυτιλήνη - Χίος), ενώ παρουσιάζουν πτωτική τάση και το 2017 (από [5-10]% στα δρομολόγια Αττική - Μυτιλήνη και Αττική - Χίος έως [15-25]% στο δρομολόγιο Χίος - Μυτιλήνη), έτος κατά το

⁵⁷⁶ Στα δρομολόγια Αττική - Σάμος και Σάμος-Αττική, η γνωστοποιούσα το 2015 πραγματοποίησε ελάχιστες προσεγγίσεις, ενώ το 2016 δεν δραστηριοποιήθηκε.

οποίο η εν λόγω εταιρία δεν δραστηριοποιείται στα δρομολόγια Αττική – Σάμος και Σάμος – Αττική.

398. Συνεπώς, στο σύνολο των ανωτέρω αγορών θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών ως αποτέλεσμα της υπό κρίση συγκέντρωσης θα συνενωθούν η πρώτη και η δεύτερη από άποψη μεριδίων ανταγωνιστές, με αθροιστικό μερίδιο που θα ανέρχεται σε όλες τις γεωγραφικές περιοχές βάσει των στοιχείων του 2016 σε ποσοστά περίπου [75-85] - [85-95]%, με έναν εναπομείναντα ανταγωνιστή (ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ) και μικρό εναπομένον ανταγωνιστικό περιθώριο, το οποίο εμφανίζεται αυξημένο στις ενδονησιωτικές διαδρομές, ιδίως βάσει των στοιχείων των ετών 2015 και 2017, χωρίς ωστόσο να μεταβάλει ουσιωδώς την ανωτέρω εικόνα, δεδομένου του προφίλ του εν λόγω ανταγωνιστή (εταιρία Ro-Ro), της απόστασης μεταξύ του μεριδίου αγοράς της ενιαίας οντότητας και του επόμενου στην κατάταξη ανταγωνιστή που ξεπερνά κατ' ελάχιστο τις [65-75]% ποσοστιαίες μονάδες και του γεγονότος ότι οι υπηρεσίες των συμμετεχουσών είναι ιδιαίτερα αποτελεσματικά υποκατάστατα.
399. Στο σύνολο των αγορών της Περιοχής Βορείου Αιγαίου (από/ προς Αττική και ενδονησιωτικά) η ζήτηση προέρχεται κατά κύριο λόγο από τους κατοίκους και τις μεταφορικές εταιρίες/ φορτηγά προς εξυπηρέτηση πάγιων αναγκών διαβίωσης και μεταφοράς προϊόντων. Πρόκειται για πελάτες με μηδενική (καταναλωτές/ κάτοικοι) ή μικρή (μεταφορικές εταιρίες στις αγορές όπου δραστηριοποιείται η ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ) διαπραγματευτική δύναμη έναντι των συμμετεχουσών, οι οποίοι ως συνέπεια της υπό κρίση συγκέντρωσης δεν θα έχουν ουδεμία εναλλακτική επιλογή θαλάσσιας μεταφοράς (επιβάτες και οχήματα) ή στην περίπτωση των μεταφορικών εταιριών/ φορτηγών θα έχουν μία μόνη άλλη εναλλακτική με περιορισμένη έως μηδενική δυνατότητα ικανοποίησης τυχόν ζήτησης που θα μετακινηθεί από τη ενιαία οντότητα σε περίπτωση αύξησης των τιμών. Ακόμα και αν θεωρηθεί (κάτι που δεν γίνεται δεκτό στην παρούσα) ότι μέρος της ανωτέρω ζήτησης θα μπορούσε να ικανοποιηθεί από τις αεροπορικές μεταφορές, σημειώνεται ότι οι εν λόγω υπηρεσίες αποτελούν μακρινή επιλογή μόνο για τους επιβάτες, και όχι για τις μεταφορικές εταιρίες/ φορτηγά ή τους επιβάτες που επιθυμούν να μετακινηθούν από και προς τα νησιά του Βορείου Αιγαίου με το ΙΧ όχημά τους.
400. Περαιτέρω, σημειώθηκε ήδη έξοδος από τις ανωτέρω αγορές με την αποχώρηση της ΝΕΛ, ενώ ενόψει και των χαρακτηριστικών των υπό κρίση δρομολογίων (όπως του υψηλού κόστους λόγω απόστασης), κατάλληλων κυρίως για συμβατικά πλοία, λόγω της μεγάλης διάρκειας του ταξιδιού και του όγκου του μεταφορικού έργου⁵⁷⁷, η είσοδος νέων ανταγωνιστών δεν κρίνεται πιθανή, ώστε να αντισταθμίσει τα δυσμενή στον ανταγωνισμό αποτελέσματα που πιθανολογούνται συνεπεία της υπό κρίση πράξης και να διατηρηθεί αποτελεσματικός ανταγωνισμός στις υπό εξέταση αγορές. Και τούτο διότι δεν πραγματοποιήθηκαν ούτε θα πραγματοποιηθούν τα έτη 2017 και 2018 δρομολογήσεις στην ανωτέρω περιοχή που είχαν δηλωθεί κατά τη διαδικασία δηλώσεων τακτικής δρομολόγησης,

⁵⁷⁷ Βλ. Παράρτημα 16. Το έτος 2016 στη διαδρομή Αττική – Μυτιλήνη διακινήθηκε ο μεγαλύτερος αριθμός φορτηγών στις επηρεαζόμενες αγορές της παρούσας ([...] εισιτήρια). Στην τρίτη θέση βρίσκεται η διαδρομή Μυτιλήνη – Αττική με [...] εισιτήρια φορτηγών, στην τέταρτη η διαδρομή Αττική – Χίος με [...] εισιτήρια και στην έβδομη η Χίος – Αττική με [...] φορτηγά.

ενώ περαιτέρω, βάσει των τεχνικών χαρακτηριστικών των δηλωθέντων προς δρομολόγηση πλοίων πιθανολογείται ότι, ακόμα και αν υλοποιούνταν οι ανωτέρω δρομολογήσεις, δεν θα κάλυπταν επαρκώς το μέρος της ζήτησης που θα μετακινούνταν από τη ενιαία οντότητα σε περίπτωση αύξησης των τιμών. Συγκεκριμένα, η εταιρία SEAJETS, αν και είχε υποβάλει δηλώσεις δρομολόγησης τόσο για την περίοδο 2016-2017 στη διαδρομή Ραφήνα – Μυτιλήνη – Καβάλα όσο και για την τρέχουσα περίοδο (2017-2018) στη διαδρομή Πειραιάς - Χίος – Μυτιλήνη, δεν δρομολόγησε εν τέλει το δηλωθέν πλοίο, συμβατικού τύπου (ΤΑΛΑΤΟΝ, πρώην ΛΑΤΩ) [βλ. αναλυτικά ανωτέρω υπό Ζ.5.3.], ενώ κατά δήλωσή [...] [βλ. αναλυτικά ανωτέρω υπό Ζ.5.3.2.]. Περαιτέρω, [...] [βλ. αναλυτικά ανωτέρω υπό Ζ.5.3.3.].

401. Ενόψει των προαναφερθεισών συνθηκών και ιδίως των διαχρονικά υψηλών αθροιστικών μεριδίων αγοράς των συμμετεχουσών (άνω του [75-85]% και έως 100% βάσει των στοιχείων του 2016), της εξάλειψης του μοναδικού ανταγωνιστή στις αγορές θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και ΙΧ οχημάτων, της εξάλειψης του σημαντικότερου και εγγύτερου ανταγωνιστή στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών, της απόστασης της ενιαίας οντότητας από τον μοναδικό επόμενο ανταγωνιστή στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών (η οποία ανέρχεται κατ' ελάχιστον σε 70 ποσοστιαίες μονάδες), το μηδενικό ή μικρό εναπομένον ανταγωνιστικό περιθώριο, καθώς και ιδίως της ύπαρξης πραγματικών εμποδίων εισόδου, της απουσίας δυνητικού ανταγωνισμού στο σύνολο των ανωτέρω αγορών, της μειωμένης οικονομικής δύναμης και της ανεπάρκειας πόρων της πλειονότητας των ακτοπλοϊκών εταιριών που δεν επιτρέπουν μια έγκαιρη και επαρκή είσοδο, σε αγορές με τα χαρακτηριστικά των εξεταζόμενων ανωτέρω αγορών, καθώς και της έλλειψης αντισταθμιστικής ισχύος των πελατών, η υπό κρίση συγκέντρωση πιθανολογείται ότι θα οδηγήσει στη δημιουργία μονοπωλίου της ενιαίας οντότητας σε όλα τα δρομολόγια μεταξύ Αττικής και των νησιών Σάμος, Χίος και Μυτιλήνη, και για τα ενδονησιωτικά δρομολόγια, Μυτιλήνη – Χίος και Χίος – Μυτιλήνη, στις αγορές παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και οχημάτων, και στη δημιουργία ατομικής δεσπόζουσας ή μονοπωλιακής θέσης σε όλα τα δρομολόγια μεταξύ Αττικής και των νησιών Σάμος, Χίος και Μυτιλήνη, και για τα ενδονησιωτικά δρομολόγια, Μυτιλήνη – Χίος και Χίος – Μυτιλήνη στην αγορά παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών.

Θ.2.1.2. Στα δρομολόγια μεταξύ Αττικής και Πάτμου και στα ενδονησιωτικά δρομολόγια Νάξος – Πάτμος και Πάρος – Πάτμος

402. Στο σύνολο των δρομολογίων Πάτμου – από/προς Αττική, το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των συμμετεχουσών στις αγορές θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και ΙΧ οχημάτων θα ανέρχεται μετά την υπό κρίση πράξη σε 100%.
403. Συγκεκριμένα, η γνωστοποιούσα κατείχε ήδη ηγετική θέση στο σύνολο των δρομολογίων Πάτμου – από/προς Αττική στις αγορές θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και ΙΧ οχημάτων με μερίδια αγοράς που ανέρχονται βάσει των στοιχείων του 2016 στο [75-85]% περίπου ([75-85]% και [75-85]% ανά δρομολογιακή φορά στους επιβάτες, [65-75]% και [65-75]% ανά δρομολογιακή φορά στα ΙΧ. οχήματα), με τη ΗSW να συνιστά τον μόνο δραστηριοποιούμενο ανταγωνιστή στις αγορές αυτές, το μερίδιο του οποίου παρουσίαζε αύξηση τα τελευταία δύο έτη (2016 και 2017, από [15-25]% και [15-25]% σε [25-35]% και [15-25]% αντίστοιχα ανά

δρομολογιακή φορά στους επιβάτες, καθώς και από [25-35]% και [25-35]% σε [25-35]% και [25-35]% αντίστοιχα ανά φορά στα οχήματα) σε σχέση με το 2015, κατά το οποίο κυμαίνονταν σε χαμηλότερα επίπεδα ([10-15]% και [15-25]% ανά φορά στους επιβάτες και [15-25]% και [25-35]% ανά φορά στα οχήματα).

404. Συνεπώς το σύνολο των ανωτέρω αγορών θα μετατραπούν σε μονοπωλιακές από δυοπωλιακές συνεπεία της υπό κρίση πράξης, με τη ενιαία οντότητα να αποκτά μονοπωλιακή θέση (100%), με την εξάλειψη του μοναδικού ανταγωνιστή και με μηδενικό εναπομένον ανταγωνιστικό περιθώριο.
405. Στις αγορές αυτές η ζήτηση προέρχεται τόσο από τους κατοίκους προς εξυπηρέτηση πάγιων αναγκών διαβίωσης όσο και από τουρίστες, οι οποίοι δεν χαίρουν διαπραγματευτικής δύναμης έναντι των συμμετεχουσών και οι οποίοι ως συνέπεια της υπό κρίση συγκέντρωσης δεν θα έχουν ουδεμία εναλλακτική επιλογή θαλάσσιας μεταφοράς, ούτε δε και οποιασδήποτε άλλης έστω μακρινής εναλλακτικής, ενόψει της απουσίας αεροδρομίου στο νησί της Πάτμου. Πρόκειται δε για δρομολόγια μεγάλης διάρκειας και υψηλού κόστους για τις ακτοπλοϊκές εταιρίες λόγω της απόστασης.
406. Περαιτέρω, κατά τα τελευταία έτη δεν έχει σημειωθεί καμία νέα είσοδος στις ανωτέρω αγορές ούτε έχει υποβληθεί σχετική δήλωση δρομολόγησης ούτε έχει καταγραφεί εκδήλωση ενδιαφέροντος για δραστηριοποίηση στις εν λόγω γραμμές από ανταγωνιστή.
407. Στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών στο σύνολο των δρομολογίων μεταξύ Πάτμου και Αττικής, η γνωστοποιούσα κατείχε πριν τη συγκέντρωση ηγετική θέση με μερίδια αγοράς σχεδόν μονοπωλιακά, καθώς βάσει των στοιχείων του 2016 προσέγγιζαν το 100% ([95-100] και [95-100]% ανά δρομολογιακή φορά), ενώ το 2017 μειώθηκαν ανεπαίσθητα σε [85-95] και [85-95]% αντίστοιχα. Η HSW είναι ο μοναδικός ανταγωνιστής της γνωστοποιούσας στις ανωτέρω αγορές, με μερίδια ωστόσο που κυμαίνονται χαμηλότερα του 5% κατά την τριετία 2015 – 2017, με μόνη εξαίρεση το μερίδιο αγοράς της στο δρομολόγιο Αττική-Πάτμος το έτος 2017 που ανέρχεται σε [5-10]%⁵⁷⁸. Συνεπώς, συνεπεία της υπό κρίση πράξης το μερίδιο αγοράς της γνωστοποιούσας θα αυξηθεί ανεπαίσθητα στις εν λόγω αγορές⁵⁷⁹.
408. Στις αγορές θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και ΙΧ οχημάτων στα δρομολόγια Νάξος – Πάτμος και Πάρος – Πάτμος [βλ. Παραρτήματα 9–11 και 14–16.], βάσει των στοιχείων του έτους 2017 η γνωστοποιούσα είχε μερίδιο αγοράς ύψους [15-25]% και η HSW [65-75]%, ενώ δεν δραστηριοποιείται άλλος ανταγωνιστής. Ως εκ τούτου συνεπεία της υπό κρίση πράξης η ενιαία οντότητα θα έχει μερίδιο 100% στις ανωτέρω γεωγραφικές αγορές.
409. Σημειώνεται, ωστόσο, ότι οι ανωτέρω διαδρομές αποτελούν τμήματα κυκλικού δρομολογίου, στις οποίες καμία από τις δύο συμμετέχουσες δεν δραστηριοποιούνταν το 2015, το 2016 ξεκίνησε να δραστηριοποιείται η HSW, ενώ ούτε το 2017 η γνωστοποιούσα δρομολόγησε πλοίο τακτικά. Το μερίδιο που της αποδίδεται ανωτέρω οφείλεται σε [...] έκτακτες

⁵⁷⁸ Βλ. Παράρτημα 16. Το έτος 2016 στη διαδρομή Αττική – Πάτμος διακινήθηκαν [...] φορτηγά και στην αντίστροφη διαδρομή [...].

⁵⁷⁹ Έχει γίνει δεκτό ότι αύξηση των μεριδίων λόγω της συγκέντρωσης της τάξης του 0-5% θεωρείται κατ' αρχήν ανεπαίσθητη. Βλ. αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής M.5384 -BNP PARIBAS / FORTIS, παρ. 85, 90, 95-96, M.4844 - FORTIS / ABN AMRO ASSETS, παρ. 137-138, 139-140, 155-156, και M.4155 -BNP PARIBAS/BNL, παρ. 30-31.

προσεγγίσεις που πραγματοποίησε το έτος αυτό. Το 2016 μετακινήθηκαν στη διαδρομή Πάρος – Πάτμος [...] επιβάτες και [...] οχήματα και στη γραμμή Νάξος – Πάτμος [...] επιβάτες και [...] οχήματα, ενώ συνολικά διακινήθηκε [...] ⁵⁸⁰. Συνεπώς, παρατηρείται σποραδική δραστηριοποίηση των συμμετεχουσών στις ανωτέρω αγορές, με συνέπεια η υπό κρίση πράξη να μην περιορίζει σε αυτές ουσιωδώς τον ανταγωνισμό, παρά τα ανωτέρω μερίδια αγοράς.

410. Εν κατακλείδι, ενόψει των προαναφερθεισών συνθηκών στο σύνολο των δρομολογίων μεταξύ Πάτμου και Αττικής, στις αγορές θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και Ι.Χ. αυτοκινήτων και ιδίως των διαχρονικά μονοπωλιακών αθροιστικών μεριδίων αγοράς των συμμετεχουσών (100% βάσει των στοιχείων του 2016), της εξάλειψης του μοναδικού ανταγωνιστή, του μηδενικού εναπομένοντος ανταγωνιστικού περιθωρίου, καθώς και ιδίως της ύπαρξης πραγματικών εμποδίων εισόδου, της απουσίας δυνητικού ανταγωνισμού της μειωμένης οικονομικής δύναμης και της ανεπάρκειας πόρων της πλειονότητας των ακτοπλοϊκών εταιριών που δεν επιτρέπουν μια έγκαιρη είσοδο, καθώς και της έλλειψης αντισταθμιστικής ισχύος των πελατών, η υπό κρίση συγκέντρωση πιθανολογείται ότι θα οδηγήσει στη δημιουργία μονοπωλίου της ενιαίας οντότητας στις ανωτέρω αγορές.
411. Στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών στο σύνολο των δρομολογίων μεταξύ Πάτμου και Αττικής, πιθανολογείται ότι η υπό κρίση συγκέντρωση δεν μεταβάλλει ουσιωδώς τις ανταγωνιστικές συνθήκες και τη δομή της αγοράς σε σύγκριση με την κρατούσα προ της συγκέντρωσης κατάσταση, λόγω ανεπαίσθητης επαύξησης του μεριδίου της γνωστοποιούσας.
412. Στις αγορές θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και ΙΧ αυτοκινήτων στις διαδρομές Νάξος – Πάτμος και Πάρος – Πάτμος, η υπό κρίση συγκέντρωση δεν αναμένεται να μεταβάλλει ουσιωδώς τις ανταγωνιστικές συνθήκες και τη δομή της αγοράς σε σύγκριση με την κρατούσα προ της συγκέντρωσης κατάσταση, λόγω έλλειψης εγκαθιδρυμένου ανταγωνισμού.

Θ.2.1.3. Στα δρομολόγια Κυκλάδων (εξαιρουμένων Τήνου/Μυκόνου) - από και προς Αττική

413. Το έτος 2016 στο σύνολο των δρομολογίων μεταξύ των νησιών Αμοργός, Θήρα, Ίος, Κουφονήσια, Νάξος, Πάρος, Σύρος – από/προς Αττική στις αγορές θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και Ι.Χ. αυτοκινήτων, το αθροιστικό μερίδιο των μερών ανέρχεται σε άνω του [75-85]% [βλ. ανωτέρω υπό ΣΤ.2.1. και ΣΤ.2.2.].
414. Αναλυτικότερα, από τα 14 δρομολόγια από/ προς την Αττική και τα νησιά των Κυκλάδων ⁵⁸¹, η γνωστοποιούσα κατείχε ήδη πριν τη συγκέντρωση ηγετική θέση σε 10 εξ αυτών, ήτοι στα δρομολόγια μεταξύ της Αττικής και των νησιών Αμοργός, Θήρα, Νάξος, Πάρος, Σύρος, με μερίδια αγοράς που ανέρχονται βάσει των στοιχείων του 2016 από [55-65]% (στο δρομολόγιο Θήρα – Αττική) έως [85-95]% (στο δρομολόγιο Σύρος- Αττική) στις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και από [65-75]% (στα δρομολόγια Αττική -Νάξος και Νάξος – Αττική) έως [85-95]% (στο δρομολόγιο Σύρος – Αττική) στις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς ΙΧ οχημάτων,

⁵⁸⁰ Υπ' αριθ. πρωτ. 7673/21.12.2017.

⁵⁸¹ Αμοργός – Αττική, Αττική – Αμοργός, Αττική – Θήρα, Αττική – Ίος, Αττική – Κουφονήσια, Αττική – Νάξος, Αττική – Πάρος, Αττική – Σύρος, Θήρα – Αττική, Ίος – Αττική, Κουφονήσια – Αττική, Νάξος – Αττική, Πάρος – Αττική και Σύρος – Αττική.

ενώ στα λοιπά 4 δρομολόγια (Ίος και Κουφονήσια – από/ προς Αττική) είχε ηγετική θέση η HSW τόσο στις υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών όσο και στις υπηρεσίες μεταφοράς ΙΧ οχημάτων, με μερίδια αγοράς από [55-65]% (στο δρομολόγιο Κουφονήσια -Αττική) έως [65-75]% (στο δρομολόγιο Ίος – Αττική) στις υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών και από [55-65]% (στο δρομολόγιο Κουφονήσια -Αττική) έως [65-75]% (στο δρομολόγιο Ίος – Αττική) στις υπηρεσίες μεταφοράς ΙΧ οχημάτων. Σε όλα τα ανωτέρω δρομολόγια, τη δεύτερη θέση κατείχε η έτερη από τις συμμετέχουσες, με μερίδια στην αγορά μεταφοράς επιβατών κυμαινόμενα για τη HSW από [10-15]% (στο δρομολόγιο Νάξος – Αττική) έως [15-25]% (στα δρομολόγια Αττική – Αμοργός, Αττική – Θήρα, Αττική – Πάρος, Θήρα – Αττική και Πάρος - Αττική) και για τη γνωστοποιούσα από [15-25]% (στο δρομολόγιο Ίος – Αττική) έως [35-45]% (στο δρομολόγιο Αττική – Κουφονήσια), και στην αγορά μεταφοράς ΙΧ οχημάτων για τη HSW από [10-15]% (στα δρομολόγια Αττική – Νάξος, Νάξος – Αττική και Σύρος- Αττική) έως [15-25]% (στα δρομολόγια Αττική – Αμοργός, Αττική – Θήρα, Θήρα – Αττική και Πάρος - Αττική) και για τη γνωστοποιούσα από [25-35]% (στο δρομολόγιο Ίος – Αττική) έως [35-45]% (στο δρομολόγιο Αττική – Κουφονήσια).

415. Τα ανωτέρω με μικρές διαφοροποιήσεις ισχύουν και για το έτος 2015 καθώς και για το έτος 2017, με πτώσεις του αθροιστικού μεριδίου αγοράς που κατά μέγιστο ανέρχονται σε 17 ποσοστιαίες μονάδες⁵⁸², με το μερίδιο της γνωστοποιούσας να παρουσιάζει πτώση στις περισσότερες αγορές και το μερίδιο της HSW να παρουσιάζει αύξηση τα τελευταία δύο έτη (και ιδιαιτέρως το 2017 από [0-5] έως [25-35] ποσοστιαίες μονάδες στις αγορές επιβατών και ΙΧ οχημάτων) σε σχέση με το 2015 όπου κυμαινόταν σε χαμηλότερα επίπεδα. Συγκεκριμένα στη μεταφορά επιβατών⁵⁸³, το 2015 το μερίδιο της HSW κυμαινόταν από [5-10]% έως [10-15]%, το 2016 από [10-15]% σε [15-25]% και ακολούθως το 2017 από [15-25]% σε [25-35]%, δηλαδή αυξήθηκε από [5-10]% έως [10-15]% ποσοστιαίες μονάδες σε σύγκριση με το 2015. Αντίστοιχα για τη μεταφορά οχημάτων⁵⁸⁴, το 2015 το μερίδιο της HSW κυμαινόταν από [5-10] έως [10-15] %, το 2016 από [10-15]% σε [15-25]% και ακολούθως το 2017 από [15-25] σε [25-35]%, δηλαδή αυξήθηκε από [5-10] έως [15-25] ποσοστιαίες μονάδες σε σύγκριση με το 2015.
416. Συνεπώς, στις ανωτέρω αγορές επιβατών και ΙΧ οχημάτων, ως αποτέλεσμα της υπό κρίση πράξης η γνωστοποιούσα ενδυναμώνει σημαντικά την ηγετική θέση που κατείχε ήδη πριν την υπό κρίση συγκέντρωση στις 10 από αυτές, με την εξάλειψη του πλέον ισχυρού ανταγωνιστή, και καθίσταται πλέον μονοπωλιακή (100%) ή σχεδόν μονοπωλιακή ([75-85] - [95-100]%), ενώ στις 4 από αυτές αποκτά συνεπεία της συγκέντρωσης ηγετική θέση, με την εξάλειψη του πρώτου σε μεγέθους ανταγωνιστή, με το εναπομένον ανταγωνιστικό περιθώριο να μειώνεται σημαντικά στις επιμέρους αγορές, ήτοι να είναι μηδενικό (στα δρομολόγια Αττική – Σύρος και Σύρος – Αττική στη μεταφορά επιβατών και Αμοργός – Αττική, Αττική – Αμοργός, Αττική – Κουφονήσια, Αττική – Σύρος και Κουφονήσια- Αττική στη μεταφορά ΙΧ οχημάτων, όπου η ενιαία οντότητα θα έχει μερίδιο 100%) ή ανεπαίσθητο (έως 5% στα Αμοργός – Αττική, Αττική – Αμοργός, Αττική – Κουφονήσια, Αττική – Πάρος, Κουφονήσια – Αττική και Πάρος – Αττική στη μεταφορά επιβατών, καθώς και Αττική – Ίος, Αττική –

⁵⁸² Με την εξαίρεση του δρομολογίου Ίος – Αττική.

⁵⁸³ Με την εξαίρεση των ανωτέρω 4 δρομολογίων (Ίος και Κουφονήσια – από/ προς Αττική).

⁵⁸⁴ Με την εξαίρεση των ανωτέρω 4 δρομολογίων (Ίος και Κουφονήσια – από/ προς Αττική).

Πάρος, Θήρα – Αττική, Ίος – Αττική, Πάρος – Αττική και Σύρος – Αττική στη μεταφορά ΙΧ οχημάτων) ή πολύ μικρό (από [5-10]% στην αγορά Αττική – Θήρα στη μεταφορά ΙΧ οχημάτων έως [15-25]% στο δρομολόγιο Θήρα – Αττική στην αγορά επιβατών).

417. Στις ανωτέρω αγορές, πέραν των συμμετεχουσών, δραστηριοποιούνται συνολικά πέντε (5) άλλοι ανταγωνιστές, από τους οποίους οι τρεις (ZANTE, ANEK και FAST) με εξαιρετικά περιορισμένη παρουσία, καθώς δραστηριοποιούνται σε ένα έως το ανώτατο δύο νησιά των Κυκλάδων, και με μικρά μερίδια αγοράς (που κυμαίνονται κοντά στο 5%)⁵⁸⁵, με συνέπεια να εκτιμάται ότι δεν θα παρέχουν δυνατότητες εξεύρεσης εναλλακτικών προμηθευτών στους πελάτες των συμμετεχουσών σε περίπτωση αύξησης των τιμών από την ενιαία οντότητα, σε συνδυασμό και με τη φυσιογνωμία τους⁵⁸⁶ ή/ και τη χρηματοοικονομική ισχύ τους⁵⁸⁷. Επιπλέον των ανωτέρω τριών ανταγωνιστών, στις ανωτέρω αγορές δραστηριοποιούνται και η SEAJETS και η GOLDEN, μικρότερου μεγέθους και μικρότερης δυναμικότητας από την ενιαία οντότητα⁵⁸⁸, με αναπτυσσόμενη παρουσία σε ορισμένες από τις ανωτέρω 14 αγορές και εν γένει επεκτεινόμενη παρουσία και αυξανόμενα μερίδια αγοράς στις Κυκλάδες, ιδίως στη μεταφορά επιβατών, οι οποίες ωστόσο παρέχουν επί του παρόντος περιορισμένες δυνατότητες εξεύρεσης εναλλακτικών προμηθευτών στους πελάτες των συμμετεχουσών, σε περίπτωση αύξησης των τιμών από τις τελευταίες, λόγω κυρίως της φυσιογνωμίας τους («ειδικευμένη» εταιρία η SEAJETS με έμφαση στην κάλυψη εποχιακής ζήτησης, τοπική εταιρία η GOLDEN που εξυπηρετεί συγκεκριμένα δρομολόγια στις Κυκλάδες - βλ. ανωτέρω υπό Ε.1.) και των σχετικά μικρών μεριδίων αγοράς τους στην πλειονότητα των εδώ εξεταζόμενων αγορών, ενόψει και της πρόσφατης σχετικά δραστηριοποίησής τους (η GOLDEN ουσιαστικά δραστηριοποιήθηκε στις εν λόγω αγορές το 2017). Αντίθετα, οι συμμετέχουσες έχουν εγκαθιδρυμένη και συστηματική παρουσία στις εν λόγω αγορές, τουλάχιστον σε βάθος πενταετίας [βλ. Παραρτήματα 17-18 και ανωτέρω υπό Ζ.4.3.], με εκτεταμένο δίκτυο δρομολογίων στην περιοχή των Κυκλάδων και υψηλά μερίδια αγοράς (αθροιστικά άνω του [75-85]% στις υπό εξέταση στην παρούσα ενότητα αγορές), με τα ποσοστά των εναπομεινάντων ανταγωνιστών να κυμαίνονται βάσει των στοιχείων του 2016 από [0-5]-[10-15]% για τους επιβάτες και [0-5]-[5-10]% για τα οχήματα και βάσει των στοιχείων του 2017 από [0-5]-[15-25]% στους επιβάτες και από [0-5] έως [10-15]% στα ΙΧ οχήματα. Αναλυτικά:

⁵⁸⁵ Στην αγορά μεταφοράς επιβατών, η ZANTE δραστηριοποιούνταν το 2016 στις γραμμές Αττική – Θήρα με μερίδιο αγοράς [0-5]% (ομοίως το 2017), Αττική – Ίος με μερίδιο [0-5]% ([5-10]% το 2017), Ίος – Αττική με μερίδιο [0-5%] ([5-10]% το 2017) και δραστηριοποιήθηκε το 2017 στο δρομολόγιο Θήρα – Αττική με μερίδιο [0-5]%. Η ANEK δραστηριοποιούνταν το 2016 στις γραμμές Αττική – Θήρα με μερίδιο [0-5]% ([0-5]% το 2017) και Θήρα – Αττική με μερίδιο [0-5]% ([0-5]% το 2017). Η FAST δραστηριοποιούνταν το 2016 στο δρομολόγιο Νάξος – Αττική με μερίδιο [5-10]% ([0-5]% το 2017), ενώ το 2017 δραστηριοποιήθηκε και στο δρομολόγιο Αττική – Νάξος με μερίδιο [0-5]%. Αντίστοιχα είναι τα μερίδια αγοράς των ανωτέρω εταιριών στις υπηρεσίες μεταφοράς ΙΧ οχημάτων – βλ. Παράρτημα 10.

⁵⁸⁶ Η ZANTE είναι μια ειδικευμένη εταιρία με 2 πλοία που δραστηριοποιείται σε μικρά τοπικά δρομολόγια για την κάλυψη κυρίως εποχιακής ζήτησης. Αντίστοιχα η FAST. Βλ. ανωτέρω υπό Ε.1.1 και Ζ.3.

⁵⁸⁷ Όπως προκύπτει από τη μελέτη [...] και την επεξεργασία από τη ΓΔΑ των προσκομισθέντων οικονομικών στοιχείων των εταιριών.

⁵⁸⁸ Όπως προαναφέρθηκε, ο στόλος της SEAJETS αριθμεί επί του παρόντος 18 πλοία, από τα οποία την παρούσα περίοδο αναμένεται να δρομολογηθούν στην ελληνική ακτοπλοΐα τα 10, ενώ η GOLDEN αναμένεται να δρομολογήσει 5 πλοία. Βλ. υπ' αριθ. πρωτ. 1909/22.03.2018 επιστολή SEAJETS και γνωμοδότηση ΝΣΚ αρ. 22/2018 της 31.01.2018.

418. Στην αγορά μεταφοράς επιβατών, στις διαδρομές Αττική – Σύρος και Σύρος- Αττική δραστηριοποιούνται μόνο οι συμμετέχουσες βάσει των στοιχείων του 2016⁵⁸⁹. Περαιτέρω, πέραν της ενιαίας οντότητας, βάσει στοιχείων του 2016 στη δρομολογιακή γραμμή από και προς Αττική για τα νησιά Αμοργός, Πάρος και Κουφονήσια δραστηριοποιείται μόνο ένας ανταγωνιστής, η SEAJETS, με αμελητέο μερίδιο αγοράς [0-5]% - [0-5]%, το οποίο το 2017 βαίνει μειούμενο ή και μηδενικό στα δρομολόγια Αττική – Αμοργός, Αμοργός – Αττική, Αττική – Κουφονήσια και Κουφονήσια- Αττική, ενώ στα δρομολόγια Αττική – Πάρος και Πάρος – Αττική αυξάνεται ανεπαίσθητα στο [5-10]% και ως εκ τούτου εκτιμάται ότι στις αγορές αυτές δεν δύναται να ασκήσει ικανές ανταγωνιστικές πιέσεις στη ενιαία οντότητα, τα μερίδια της οποίας στο σύνολο των ανωτέρω έξι αγορών αγγίζουν το 100%. Στα δρομολόγια Ίος από/ προς Αττική, δραστηριοποιούνται, πέραν των συμμετεχουσών, δύο ανταγωνιστές, η SEAJETS με μερίδιο αγοράς [5-10] (Ίος- Αττική) και [5-10]% (Αττική – Ίος) το 2016, το οποίο αυξάνεται οριακά το 2017 σε [5-10]% και [10-15]%, η ZANTE με μερίδιο αγοράς το 2016 [0-5] και [0-5]% αντίστοιχα, το οποίο ομοίως αυξάνεται οριακά το 2017 σε [5-10]% και [5-10]% αντίστοιχα, με συνέπεια να εκτιμάται ότι αυτοί δεν δύναται να ασκήσουν ικανές ανταγωνιστικές πιέσεις στη ενιαία οντότητα, τα μερίδια της οποίας στις ανωτέρω αγορές αγγίζουν το [85-95]% το 2016, ενώ παρατηρείται και είσοδος νέου ανταγωνιστή της GOLDEN με μερίδια αγοράς [5-10] και [5-10]% αντίστοιχα. Στα νησιά της Θήρας και της Νάξου δραστηριοποιούνται, πέραν των συμμετεχουσών, τρεις ανταγωνιστές, στην μεν Θήρα οι SEAJETS, ANEK και ZANTE με μερίδια αγοράς το 2016 στο δρομολόγιο Αττική – Θήρα [10-15]%, [0-5]% και [0-5]% αντίστοιχα, τα οποία το 2017 διαμορφώνονται σε [15-25]%, [0-5]% και [0-5]% αντίστοιχα, και στο δρομολόγιο Θήρα – Αττική [10-15]%, [0-5]% και [0-5]% αντίστοιχα, τα οποία το 2017 διαμορφώνονται σε [15-25]%, [0-5]% και [0-5]% αντίστοιχα, ενώ παρατηρείται και είσοδος νέου ανταγωνιστή της GOLDEN με μερίδια αγοράς μόλις [0-5]%, με συνέπεια να εκτιμάται ότι αυτές δύνανται να ασκήσουν ήπιας έντασης ανταγωνιστικές πιέσεις στη ενιαία οντότητα, εφόσον εδραιωθούν στις εν λόγω αγορές, στη δε Νάξο οι SEAJETS, GOLDEN και Fast Ferries με μερίδια αγοράς το 2016 στο δρομολόγιο Αττική – Νάξος [5-10]%, [0-5]% και [5-10]% αντίστοιχα, τα οποία το 2017 διαμορφώνονται σε [10-15]%, [0-5]% και [0-5]% αντίστοιχα, και στο δρομολόγιο Νάξος – Αττική [5-10]%, [0-5]% και [5-10]% αντίστοιχα, τα οποία το 2017 διαμορφώνονται σε [15-25]%, [0-5]% και [0-5]% αντίστοιχα, με συνέπεια να εκτιμάται ότι δύναται να ασκηθούν ασθενικές ανταγωνιστικές πιέσεις στη ενιαία οντότητα.. Εξάλλου, η εταιρία SEAJETS δραστηριοποιούνταν στις ανωτέρω αγορές και το 2015, με υψηλότερα μερίδια αγοράς από τα μερίδια που καταγράφει στις ίδιες αγορές το έτος 2016.
419. Περαιτέρω, στην αγορά μεταφοράς οχημάτων, στα δρομολόγια Αμοργός – Αττική, Αττική – Αμοργός, Αττική – Κουφονήσια, Κουφονήσια – Αττική και Αττική – Σύρος, δραστηριοποιούνται κατά το 2016 και το 2017 μόνο οι συμμετέχουσες. Στη δρομολογιακή γραμμή από και προς Αττική στο νησί της Ίου δραστηριοποιείται, επιπλέον της ενιαίας οντότητας, βάσει στοιχείων του 2016 μόνο ένας ανταγωνιστής, η ZANTE με αμελητέα μερίδια (μικρότερα του 5%)⁵⁹⁰, ενώ παρατηρείται το 2017, είσοδος νέου ανταγωνιστή, της GOLDEN, η οποία αποσπά στη διαδρομή Αττική – Ίος μερίδιο αγοράς ύψους [5-10]% και στη διαδρομή Ίος – Αττική μερίδιο [10-15]% και

⁵⁸⁹ Για τη δραστηριοποίηση της SEAJETS στις εν λόγω αγορές βλ. Παράρτημα 9.

⁵⁹⁰ [0-5]% και στις δύο διαδρομές το 2016 και [0-5]% στη διαδρομή Αττική – Ίος το 2017 και [0-5]% στη διαδρομή Ίος – Αττική.

- η οποία εκτιμάται ότι δύναται να ασκήσει ασθενικές ανταγωνιστικές πιέσεις στην ενιαία οντότητα, εφόσον εδραιωθεί. Στο νησί της Πάρου δραστηριοποιούνται δύο ανταγωνιστές, οι SEAJETS και GOLDEN με μερίδια αγοράς [0-5]% έκαστη ανά φορά, τα οποία αυξάνονται το 2017 για τη SEAJETS λίγο πάνω του [0-5]% και για τη GOLDEN χαμηλότερα αυτού, και ως εκ τούτου εκτιμάται ότι δεν είναι σε θέση να ασκήσουν ικανή ανταγωνιστική πίεση στην ενιαία οντότητα, τα μερίδια της οποίας προσεγγίζουν το 100% το 2016 και το [85-95]% το 2017. Το αυτό εκτιμάται και για τα δρομολόγια στα νησιά της Θήρας και της Νάξου, όπου δραστηριοποιούνται πέραν των συμμετεχουσών, τρεις ανταγωνιστές, στην μεν Θήρα οι SEAJETS, ANEK και ZANTE με μερίδια από [0-5]% - [0-5]% τα οποία το 2017 αυξάνονται ανεπαίσθητα κατά [0-5]% στη διαδρομή Αττική – Θήρα, ενώ στη διαδρομή Θήρα – Αττική το μερίδιο της SEAJETS διαμορφώνεται σε [5-10]%, στην δε Νάξο οι SEAJETS, GOLDEN και Fast Ferries, με μερίδια αγοράς το 2016 [5-10]%, [0-5]% και [5-10]% στο δρομολόγιο Αττική – Νάξος και [5-10]%, [0-5]% και [5-10]% στο δρομολόγιο Νάξος – Αττική, τα οποία το 2017 μειώνονται για τις GOLDEN και Fast Ferries σε επίπεδα κάτω του 5%, με το μερίδιο της SEAJETS να ανέρχεται σε [15-25]% και το μερίδιο της ενιαίας οντότητας να παρουσιάζει πολύ μικρή πτώση και να ανέρχεται σε [75-85]%.
420. Στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών για τη διετία 2016 -2017, για τα δρομολόγια Αμοργός, Θήρα, Ίος, Κουφονήσια, Νάξος, Πάρος, Σύρος – από/προς Αττική, το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των μερών ανέρχεται σε άνω του [95-100]% σε όλα τα δρομολόγια από και προς Αττική, με εξαίρεση τη Θήρα το έτος 2016, όπου το μερίδιο διαμορφώνεται λίγο χαμηλότερα (περίπου στο [65-75]%) και την Ίο, όπου το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των μερών κυμαίνεται καθ' όλη την τριετία σε επίπεδα κάτω του [45-55]%, ήτοι στο δρομολόγιο Αττική – Ίος σε [45-55]%, [45-55]% και [45-55]% για τα έτη 2015-2017 και στο δρομολόγιο Ίος- Αττική σε [45-55]%, [35-45] και [45-55]% αντίστοιχα, λόγω της ισχυρής παρουσίας της ZANTE, με μερίδια που υπερβαίνουν το [45-55]% καθ' όλη την τριετία και στις δύο δρομολογιακές κατευθύνσεις. Το έτος 2015 το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των μερών ανέρχεται ομοίως σε άνω του 75% στο σύνολο των αγορών, πλην των δρομολογίων από/ προς Αττική για τα νησιά Αμοργός και Κουφονήσια, στα οποία δεν δραστηριοποιούνταν και οι δύο συμμετέχουσες. Αναλυτικά:
421. Στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών στο σύνολο των δρομολογίων (πλην αυτών της Ίου που προαναφέρθηκαν), η γνωστοποιούσα κατείχε πριν τη συγκέντρωση ηγετική θέση με μερίδια αγοράς στην πλειονότητα αυτών σχεδόν μονοπωλιακά, καθώς βάσει των στοιχείων του 2015 τα μερίδιά της ανέρχονταν σε 100% σε έξι δρομολόγια⁵⁹¹ και σε [75-85]% και [75-85]% στα δρομολόγια Αττική – Θήρα και Θήρα – Αττική, ενώ βάσει των στοιχείων του 2016 προσέγγιζαν σε οκτώ δρομολόγια το 100%⁵⁹² (κυμαινόμενα από [85-95]% έως [95-100]%) και σε τέσσερα δρομολόγια κυμαίνονταν από [65-75]% έως [75-85]%⁵⁹³. Το 2017 μειώθηκαν ανεπαίσθητα,

⁵⁹¹ Αττική – Νάξος, Αττική – Πάρος, Αττική – Σύρος, Νάξος – Αττική, Πάρος – Αττική και Σύρος – Αττική. Σημειώνεται ότι το 2015 η HSW δεν δραστηριοποιούνταν στα δρομολόγια Αμοργός – Αττική, Αττική – Αμοργός, Αττική – Κουφονήσια και Κουφονήσια – Αττική.

⁵⁹² Στα δρομολόγια Αμοργός – Αττική, Αττική – Αμοργός, Αττική – Νάξος, Αττική – Πάρος, Αττική – Σύρος, Νάξος – Αττική, Πάρος – Αττική και Σύρος – Αττική.

⁵⁹³ Στα δρομολόγια Αττική – Θήρα [65-75]%, Αττική – Κουφονήσια [75-85]%, Θήρα – Αττική ([65-75]%) και Κουφονήσια – Αττική [75-85]%.

κυμαινόμενα σε μονοπωλιακά επίπεδα σε τέσσερις αγορές⁵⁹⁴, μεταξύ [75-85]% και [85-95]% σε πέντε αγορές⁵⁹⁵ και σε [65-75]% στο δρομολόγιο Κουφονήσια - Αττική, ενώ στα δρομολόγια από/ προς Αττική για Θήρα σημείωσαν πτώση τριάντα περίπου ποσοστιαίων μονάδων (από [65-75]% σε [35-45]% στο Αττική – Θήρα και από [65-75]% σε [35-45]% στο Θήρα – Αττική). Η αποκτώμενη είναι ο μοναδικός ανταγωνιστής της γνωστοποιούσας στο σύνολο των διαδρομών από/ προς Αττική για Αμοργό (με μερίδια που υπολείπονται του 5% το 2016 και το 2017), Κουφονήσια (με μερίδια που ανέρχονται σε [15-25] και [15-25]% ανά δρομολογιακή φορά το 2016 και σε [15-25]% και [25-35]% ανά δρομολογιακή φορά το 2017), και Σύρο (με μερίδια που ανέρχονται σε [0-5]% και [5-10]% ανά δρομολογιακή φορά το 2016 και σε [5-10]% και [5-10]% αντίστοιχα το 2017). Στα δρομολόγια Θήρα – από/ προς Αττική, η HSW κατείχε βάσει των στοιχείων του 2015 και του 2016 μερίδια αγοράς που υπολείπονταν του 5%, τα οποία το 2017 αυξήθηκαν σημαντικά σε [35-45]% και [35-45]% ανά δρομολογιακή φορά. Αντίστοιχη είναι η εικόνα στα δρομολόγια Πάρου και Νάξου από/ προς Αττική, όπου η HSW τα έτη 2015 και 2016 κατείχε μερίδια χαμηλότερα του 5%, τα οποία το 2017 παρουσίασαν μη αμελητέα αύξηση από οχτώ έως δώδεκα ποσοστιαίες μονάδες⁵⁹⁶. Στα δρομολόγια Ίος – από/ προς Αττική, η HSW διατηρεί την τρίτη θέση καθ' όλη την τριετία, με μερίδια που δεν ξεπερνούν το [15-25]%, μετά τις ZANTE που κατατάσσεται καθ' όλη την τριετία στην πρώτη θέση με μερίδια μεταξύ [45-55]% – [55-65]% και τη γνωστοποιούσα, που κατατάσσεται στη δεύτερη θέση με μερίδια που βαίνουν μειούμενα, μεταξύ [15-35]% και [35-45]%.

422. Στην εν λόγω αγορά της μεταφοράς φορτηγών δραστηριοποιούνται, επιπλέον των συμμετεχουσών, άλλοι τέσσερις ανταγωνιστές, η ANEK, η ZANTE, η GOLDEN και η FAST FERRIES⁵⁹⁷, με περιορισμένη παρουσία από δύο έως τέσσερα δρομολόγια (ήτοι το μέγιστο σε δύο από τα επτά νησιά των Κυκλάδων) και μικρή δυναμικότητα, λόγω της σύνθεσης του στόλου τους, του προφίλ τους και της χρηματοοικονομικής ισχύος τους. Συγκεκριμένα, η ZANTE δραστηριοποιείται στη γραμμή της Θήρας με αμελητέα μερίδια [0-5]% – [0-5]% καθ' όλη την τριετία 2015- 2017, με ισχυρή ωστόσο παρουσία και υψηλά μερίδια [45-55]% - [55-65]%, που την κατατάσσουν στην πρώτη θέση στη γραμμή της Ίου κατά την τριετία 2015 -2017, διατηρώντας σταθερό το ποσοστό της έναντι κυρίως της γνωστοποιούσας της οποίας το μερίδιο αγοράς κυμαίνεται σε χαμηλότερα επίπεδα (από [25-35]% έως [35-45]% την εν λόγω τριετία), αλλά και έναντι της ενιαίας οντότητας της οποίας το μερίδιο θα ανέρχεται σε [45-55]% βάσει των στοιχείων του 2016 και του 2017. Επίσης, η ANEK δραστηριοποιείται στη γραμμή της Θήρας με μερίδιο αγοράς το 2015 [15-25]%, το 2016 [25-35] και [25-35]% ανά δρομολογιακή φορά και το 2017 χαμηλότερο [10-15]% και [15-25]% ανά δρομολογιακή φορά, με το μερίδιο της ενιαίας οντότητας να διαμορφώνεται σε [65-75]% και [65-75]% ανά δρομολογιακή φορά το 2016 και [75-85]% και [75-85]% ανά δρομολογιακή φορά το 2017. Παρατηρείται, επιπροσθέτως η είσοδος δύο νέων ανταγωνιστών το 2016, της FAST FERRIES στα δρομολόγια Νάξος – από/ προς

⁵⁹⁴ Στα δρομολόγια Αμοργός – Αττική [95-100]%, Αττική – Αμοργός [95-100]%, Αττική – Σύρος [85-95]% και Σύρος – Αττική [95-100]%.

⁵⁹⁵ Στα δρομολόγια Αττική – Κουφονήσια [75-85]%, Αττική – Νάξος [75-85]%, Αττική – Πάρος [85-95]%, Νάξος – Αττική [85-95]% και Πάρος – Αττική [85-95]%.

⁵⁹⁶ Στο δρομολόγιο Αττική – Νάξος [15-25]% από [0-5]%, στο δρομολόγιο Αττική – Πάρος [10-15]% από [0-5]%, στο δρομολόγιο Νάξος – Αττική [10-15]% από [0-5]% και στο δρομολόγιο Πάρος – Αττική [10-15]% από [5-10]%.

⁵⁹⁷ Η SEAJETS δεν δραστηριοποιείται στην εν λόγω αγορά υπηρεσιών.

- Αττική, με αμελητέο μερίδιο αγοράς που κυμαίνεται μεταξύ [0-5]% -[0-5]% και τα δύο έτη (2016-2017), και της GOLDEN στα δρομολόγια Πάρος - από/ προς Αττική, με μερίδιο αγοράς [0-5]% και έξοδο από το δρομολόγιο το 2017.
423. Στις αγορές των Κυκλάδων η ζήτηση προέρχεται από τουρίστες και ταξιδιώτες Σαββατοκύριακου, με έντονη εποχικότητα, καθώς και από τους κατοίκους αυτών προς εξυπηρέτηση πάγιων αναγκών διαβίωσης και από τις μεταφορικές εταιρίες/ φορτηγά προς εξυπηρέτηση πάγιων αναγκών διαβίωσης και μεταφοράς προϊόντων, οι οποίοι στο σύνολό τους και ανά κατηγορία δεν χαίρουν διαπραγματευτικής δύναμης έναντι των συμμετεχουσών ή χαίρουν (οι μεταφορικές εταιρίες) μικρής διαπραγματευτικής δύναμης στις διαδρομές όπου δραστηριοποιείται και άλλος ανταγωνιστής ούτε θα έχουν τη δυνατότητα εξεύρεσης εναλλακτικών προμηθευτών, στην περίπτωση αύξησης των τιμών από την ενιαία οντότητα, ενόψει των εξαιρετικά υψηλών μεριδίων αγοράς της ενιαίας οντότητας και των χαμηλών μεριδίων των ανταγωνιστών αυτής στην πλειονότητα των υπό εξέταση αγορών, κατά τα αναλυτικά προαναφερθέντα.
424. Σημειώνεται ότι στις αγορές Αμοργός, Ίος και Κουφονήσια – από/ προς Αττική οι προαναφερόμενοι πελάτες, στην περίπτωση αύξησης των τιμών από τη ενιαία οντότητα, δεν θα έχουν ούτε την μακρινή επιλογή της αεροπορικής μεταφοράς, ενόψει της απουσίας αεροδρομίου στα εν λόγω νησιά. Για τα λοιπά νησιά Πάρος, Νάξος, Σύρος και Θήρα, ακόμα και αν θεωρηθεί (κάτι που δεν γίνεται δεκτό στην παρούσα) ότι μέρος της ζήτησης που θα μετακινούνταν από τη ενιαία οντότητα σε περίπτωση αύξησης των τιμών από αυτή, θα μπορούσε να ικανοποιηθεί από τις αεροπορικές μεταφορές λόγω ύπαρξης αεροδρομίου σε αυτά, οι εν λόγω υπηρεσίες αποτελούν μακρινή επιλογή μόνο για τους επιβάτες, και όχι για τις μεταφορικές εταιρίες/φορτηγά ή τους επιβάτες που επιθυμούν να μετακινηθούν από και προς την Αττική σε αυτά τα νησιά με το ΙΧ όχημά τους.
425. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω και ιδίως τα διαχρονικά υψηλά αθροιστικά μερίδια αγοράς των συμμετεχουσών (άνω του [75-85]% βάσει των στοιχείων του 2016 στις αγορές μεταφοράς επιβατών και ΙΧ οχημάτων⁵⁹⁸ και άνω του [65-75]% βάσει των στοιχείων του 2016 στην αγορά μεταφοράς φορτηγών⁵⁹⁹), την εξάλειψη του σημαντικότερου ανταγωνιστή, την απόσταση της ενιαίας οντότητας από τον επόμενο ανταγωνιστή (η οποία θα ξεπερνά τις 65 ποσοστιαίες μονάδες στο σύνολο των υπό εξέταση αγορών μεταφοράς επιβατών και ΙΧ οχημάτων⁶⁰⁰ και τις 43 ποσοστιαίες μονάδες στην αγορά μεταφοράς επιβατών⁶⁰¹), το μικρό εναπομένον ανταγωνιστικό περιθώριο, την εγκαθιδρυμένη παρουσία των συμμετεχουσών στις σχετικές αγορές σε σύγκριση με την πρόσφατη και μη σταθερή ακόμα παρουσία της πλειονότητας των ανταγωνιστών τους, τον αμελητέο έως ήπιο βαθμό ανταγωνιστικής πίεσης που θα δέχεται η ενιαία οντότητα, καθώς και κυρίως το γεγονός ότι οι υπηρεσίες των συμμετεχουσών εκλαμβάνονται από τους καταναλωτές ως ιδιαίτερα αποτελεσματικά υποκατάστατα, της ύπαρξης πραγματικών εμποδίων εισόδου καθώς και της έλλειψης αντισταθμιστικής ισχύος των πελατών, η υπό κρίση συγκέντρωση αναμένεται να οδηγήσει

⁵⁹⁸ Άνω του [65-75]% βάσει των στοιχείων του 2017.

⁵⁹⁹ Άνω του [75-85]% βάσει των στοιχείων του 2017.

⁶⁰⁰ Μόνο στο δρομολόγιο Θήρα – Αττική βάσει των στοιχείων του 2017 καταγράφεται μικρότερη διαφορά, [45-55] ποσοστιαίων μονάδων.

⁶⁰¹ Η απόσταση αυξάνεται στις 62 ποσοστιαίες μονάδες βάσει των στοιχείων του 2017.

στη δημιουργία ή ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης στις αγορές Αμοργός, Θήρα, Ίος, Κουφονήσια, Νάξος, Πάρος, Σύρος – από/προς Αττική, ως προς τις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και ΙΧ οχημάτων και στις αγορές Θήρα, Κουφονήσια, Νάξος, Πάρος, Σύρος – από/προς Αττική ως προς τις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών.

426. Στις αγορές Αττική – Αμοργός και Αμοργός - Αττική, στις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών η επαύξηση του μεριδίου της γνωστοποιούσας, συνεπεία της γνωστοποιηθείσας πράξης κρίνεται μη σημαντική, καθώς κυμαίνεται κάτω του 5% και συνεπώς δεν μεταβάλλει ουσιαδώς τις ανταγωνιστικές συνθήκες και τη δομή της αγοράς σε σύγκριση με την κρατούσα προ της συγκέντρωσης κατάσταση.
427. Στις αγορές Ίος - Αττική και Αττική - Ίος ως προς τις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών η υπό κρίση συγκέντρωση δεν αναμένεται να οδηγήσει στη δημιουργία ή ενίσχυση ατομικής δεσπόζουσας θέσης της ενιαίας οντότητας, καθώς το αθροιστικό μερίδιο των συμμετεχουσών, διαχρονικά κατά την τριετία 2015 – 2017, δεν ξεπερνά το 50%, ήτοι η ενιαία οντότητα θα υπολείπεται μεριδίου – έως και 12 ποσοστιαίες μονάδες - σε σχέση με τον προπορευόμενο ανταγωνιστή, ενώ η δραστηριοποίηση των συμμετεχουσών σε αυτή δεν φέρει τα χαρακτηριστικά επιχείρησης «αποστάτη» (*maverick*).

Θ.2.1.4. Στα Ενδονησιωτικά δρομολόγια Κυκλάδων (εξαιρουμένων Τήνου/Μυκόνου)

Θ.2.1.4.1. Τα ενδονησιωτικά δρομολόγια Αμοργός-Νάξος, Αμοργός-Πάρος, Θήρα-Πάρος, Ίος-Πάρος, Κουφονήσια-Πάρος, Μύκονος-Σύρος, Νάξος-Πάρος, Πάρος-Αμοργός, Πάρος-Θήρα, Πάρος-Ίος, Πάρος-Κουφονήσια, Πάρος-Νάξος, Σύρος-Ίος, Σύρος-Μύκονος, Σύρος-Νάξος, Σύρος-Πάρος, Σύρος-Τήνος και Τήνος-Σύρος

428. Το έτος 2016 στην αγορά παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών το αθροιστικό μερίδιο των μερών ανέρχεται σε άνω του 75% για δεκαοκτώ (18) δρομολόγια⁶⁰² [βλ. ανωτέρω υπό ΣΤ.2.1.].
429. Σε 10 από αυτά τα δρομολόγια⁶⁰³ η γνωστοποιούσα είχε πριν την υπό εξέταση γνωστοποίηση ηγετική θέση με μερίδια κυμαινόμενα μεταξύ [55-65]% (στο δρομολόγιο Σύρος-Νάξος) έως και [85-95]% (στα δρομολόγια Σύρος-Τήνος και Τήνος-Σύρος), ενώ σε 5 δρομολόγια⁶⁰⁴ είχε ηγετική θέση η HSW⁶⁰⁵. Σε όλα τα ανωτέρω 15 δρομολόγια, τη δεύτερη θέση κατείχε η έτερη από τις συμμετέχουσες, με μερίδια κυμαινόμενα για τη HSW από [5-10]% (στο δρομολόγιο Νάξος – Πάρος) έως [35-45]% (στο δρομολόγιο Μύκονος – Σύρος) και για τη γνωστοποιούσα από [10-15]% (στο δρομολόγιο Ίος – Πάρος) έως [25-35]% (στο δρομολόγιο Πάρος – Κουφονήσια), με την εξαίρεση των δρομολογίων Πάρος – Νάξος, Σύρος – Νάξος, Σύρος – Τήνος και Τήνος - Σύρος, όπου τη δεύτερη θέση κατείχε η εταιρία SEJEATS με

⁶⁰² Συγκεκριμένα τα Αμοργός-Νάξος, Αμοργός-Πάρος, Θήρα-Πάρος, Ίος-Πάρος, Κουφονήσια-Πάρος, Μύκονος-Σύρος, Νάξος-Πάρος, Πάρος-Αμοργός, Πάρος-Θήρα, Πάρος-Ίος, Πάρος-Κουφονήσια, Πάρος-Νάξος, Σύρος-Ίος, Σύρος-Μύκονος, Σύρος-Νάξος, Σύρος-Πάρος, Σύρος-Τήνος και Τήνος-Σύρος.

⁶⁰³ Συγκεκριμένα τα Αμοργός-Νάξος, Θήρα-Πάρος, Μύκονος-Σύρος, Νάξος-Πάρος, Πάρος-Θήρα, Πάρος-Νάξος, Σύρος-Μύκονος, Σύρος-Νάξος, Σύρος-Τήνος και Τήνος-Σύρος.

⁶⁰⁴ Συγκεκριμένα τα Ίος-Πάρος και Κουφονήσια-Πάρος, Πάρος-Ίος, Πάρος-Κουφονήσια και Σύρος-Ίος.

⁶⁰⁵ Στο Ίο-Πάρο η HSW είχε μερίδιο [75-85]%, στο Κουφονήσια-Πάρος [65-75]%, στο Πάρος-Ίος και Πάρος-Κουφονήσια από [65-75]% και στο Σύρος-Ίος [55-65]%.

- μερίδια [10-15], [15-25], [5-10] και [5-10]% αντίστοιχα, με τη HSW να καταλαμβάνει την τρίτη θέση με μερίδια [5-10], [15-25], [5-10] και [0-5]% αντίστοιχα.
430. Συνεπώς στις ανωτέρω αγορές, με την εξαίρεση των αγορών Σύρος – Τήνος και Τήνος – Σύρος, η γνωστοποιούσα συνεπεία της υπό κρίση πράξης ενδυναμώνει σημαντικά, κατά ποσοστό κυμαινόμενο από [5-10]⁶⁰⁶ έως και [35-45]⁶⁰⁷ ποσοστιαίες μονάδες, την ηγετική θέση που κατείχε ήδη πριν την υπό κρίση συγκέντρωση στις προαναφερόμενες 10 από αυτές, καθώς στις έξι⁶⁰⁸ εξαλείφεται ο σημαντικότερος ανταγωνιστής και στις υπόλοιπες τέσσερις ο τρίτος σε μέγεθος ανταγωνιστής, και καθίσταται ηγέτης στις 5 από αυτές, με την εξάλειψη του πρώτου σε μέγεθος ανταγωνιστή, ενώ επιπλέον το απομένον ανταγωνιστικό περιθώριο μειώνεται σημαντικά στις επιμέρους αγορές, ήτοι είναι μηδενικό (στο Μύκονος - Σύρος όπου η ενιαία οντότητα θα έχει μερίδιο 100%) ή ανεπαίσθητο (έως 5% στα Κουφονήσια - Πάρος, Σύρος – Μύκονος, Πάρος - Κουφονήσια, Αμοργός-Πάρος και Ίος – Πάρος) ή πολύ μικρό (από 5-10% στις αγορές Νάξος - Πάρος και Πάρος - Θήρα, έως [15-25]% στα δρομολόγια Αμοργός – Νάξος και Σύρος - Νάξος). Μόνο στα δρομολόγια Σύρος - Τήνος και Τήνος-Σύρος, η επαύξηση του μεριδίου της ενιαίας οντότητας, που θα ανέρχεται σε [85-95] και [85-95]% αντίστοιχα, είναι εξαιρετικά περιορισμένη, ανερχόμενη σε [5-10] και [0-5] ποσοστιαίες μονάδες αντίστοιχα, με τα μερίδια της HSW να κυμαίνονται σε ποσοστά κάτω του 5% και στις δύο εν λόγω αγορές τόσο το 2015 όσο και το 2017.
431. Περαιτέρω, σε 3 από τα εδώ εξεταζόμενα 18 ενδονησιωτικά δρομολόγια, ήτοι στα δρομολόγια Αμοργός - Πάρος, Πάρος - Αμοργός και Σύρος - Πάρος, οι δύο συμμετέχουσες είχαν πριν τη συγκέντρωση κοντινά σε μέγεθος μερίδια⁶⁰⁹. Στις εν λόγω αγορές, η υπό εξέταση συγκέντρωση οδηγεί στη μείωση του αριθμού των δραστηριοποιούμενων επιχειρήσεων με την αποχώρηση του σημαντικότερου ανταγωνιστή, με συνέπεια η γνωστοποιούσα σχεδόν να διπλασιάζει το μερίδιο αγοράς της στις αγορές αυτές και να αποκτά ηγετική θέση με μερίδια [95-100], [95-100] και [85-95]% αντίστοιχα.
432. Τα ανωτέρω με μικρές διαφοροποιήσεις ισχύουν και για το έτος 2015. Από τη συγκριτική ανάγνωση των μεριδίων των ετών 2015 και 2016 παρατηρείται οριακή πτωτική τάση των αθροιστικών μεριδίων των συμμετεχουσών, με εξαίρεση τα δρομολόγια Σύρος - Ίος, Σύρος - Νάξος και Σύρος - Πάρος, στα οποία η μείωση είναι σημαντικότερη και συγκεκριμένα τα αθροιστικά μερίδια των συμμετεχουσών κατέρχονται από το 100% σε ποσοστά [75-85]%, [75-85]% και [85-95]% αντίστοιχα, ενώ το μερίδιο που απολλύεται σε κάθε μια από αυτές τις αγορές αποκτάται κατά το 2016 αυτούσιο από τη νεοεισερχόμενη στις εν λόγω αγορές SEAJETS. Περαιτέρω κατά το 2015 δεν δραστηριοποιούνταν και οι δύο συμμετέχουσες στις διαδρομές Αμοργός – Νάξος, Αμοργός – Πάρος, Κουφονήσια – Πάρος, Πάρος – Αμοργός και Πάρος – Κουφονήσια, καθώς η HSW δεν προσέγγιζε την Αμοργό και τα Κουφονήσια με ενδονησιωτικό δρομολόγιο.

⁶⁰⁶ Στο δρομολόγιο Πάρος-Νάξος, όπου η Γνωστοποιούσα είχε μερίδιο [75-85]%.

⁶⁰⁷ Στο δρομολόγιο Μύκονος-Σύρος, όπου η νέα οντότητα αποκτά το 100%.

⁶⁰⁸ Συγκεκριμένα στις Αμοργός-Νάξος, Θήρα-Πάρος, Μύκονος-Σύρος, Νάξος-Πάρος, Πάρος-Θήρα και Σύρος-Μύκονος.

⁶⁰⁹ Συγκεκριμένα στο δρομολόγιο Αμοργός-Πάρος οι ΑΤΤΙΚΑ και HSW είχαν αντίστοιχα μερίδια [35-45]% και [55-65]%, στο Πάρος-Αμοργός [45-55]% και [45-55]% και στο Σύρος-Πάρος [35-45]% και [45-55]%.

433. Το 2017, τα αθροιστικά μερίδια των συμμετεχουσών στα εδώ εξεταζόμενα 18 ενδονησιωτικά δρομολόγια, επίσης, εμφανίζουν οριακή πτωτική τάση, με εξαίρεση τα δρομολόγια Ίος - Πάρος, Πάρος - Θήρα και Πάρος - Ίος, στα οποία η μείωση είναι αξιοσημείωτη και συγκεκριμένα το αθροιστικό μερίδιό τους κατέρχεται στην Ίο - Πάρο από το [85-95]% στο [65-75] και στην Πάρο - Θήρα από [85-95] σε [85-95]%, ενώ στην Πάρο - Ίο η ενιαία οντότητα σημειώνει πολύ μεγάλη πτώση μεριδίου και συγκεκριμένα κατέρχεται από το [85-95]% στο [35-45]%, σημειώνεται δε ότι από τις 40 ποσοστιαίες μονάδες που απολλύει οι [35-45] μεταφέρονται στη νεοεισερχόμενη στην εν λόγω αγορά GOLDEN.
434. Στις ανωτέρω αγορές δραστηριοποιούνται, επιπλέον των συμμετεχουσών, και δύο ανταγωνιστές, η SEAJETS και η GOLDEN⁶¹⁰, μικρότερου μεγέθους και μικρότερης δυναμικότητας από τις συμμετέχουσες⁶¹¹, με δυναμική παρουσία σε ορισμένες από τις ανωτέρω 18 αγορές και εν γένει επεκτεινόμενη παρουσία και αυξανόμενα μερίδια αγοράς, οι οποίες ωστόσο παρέχουν επί του παρόντος περιορισμένες δυνατότητες εξεύρεσης εναλλακτικών προμηθευτών στους πελάτες των συμμετεχουσών, σε περίπτωση αύξησης των τιμών από τις τελευταίες, λόγω κυρίως της φυσιολογικής τους («ειδικευμένη» εταιρία η SEAJETS με έμφαση στις υπό εξέταση 18 αγορές στην κάλυψη εποχιακής ζήτησης, τοπική εταιρία η GOLDEN που εξυπηρετεί συγκεκριμένα δρομολόγια στις Κυκλάδες - βλ. ανωτέρω υπό Ε.1.1.) και των σχετικά μικρών μεριδίων αγοράς τους στην πλειονότητα των εδώ εξεταζόμενων αγορών, ενόψει και της πρόσφατης σχετικά δραστηριοποίησής τους (η GOLDEN ουσιαστικά δραστηριοποιήθηκε στις εν λόγω αγορές το 2017). Αντίθετα, οι συμμετέχουσες έχουν εγκαθιδρυμένη και συστηματική παρουσία στις εν λόγω αγορές, τουλάχιστον σε βάθος πενταετίας [βλ. Παραρτήματα 17-18 και ανωτέρω υπό Ζ.4.3.], με εκτεταμένο δίκτυο δρομολογίων στην περιοχή των Κυκλάδων. Αναλυτικότερα:
435. Σε μία αγορά, αυτή της Μυκόνου – Σύρου, κατά τη διετία 2016-2017 δραστηριοποιούνταν μόνο οι συμμετέχουσες⁶¹². Σε πέντε⁶¹³ από τις ανωτέρω 18 αγορές, δραστηριοποιείται από το 2016, επιπλέον των συμμετεχουσών, μόνο η SEAJETS, εκτιμάται όμως ότι στις αγορές αυτές δεν δύναται να ασκήσει ικανές ανταγωνιστικές πιέσεις στη ενιαία οντότητα λόγω του μικρού μεριδίου αγοράς της (αισθητά μικρότερο του 5% και τα δύο έτη δραστηριοποίησής της⁶¹⁴). Το αυτό εκτιμάται και για τέσσερις ακόμα αγορές⁶¹⁵ από τις ανωτέρω 18, στις οποίες το

⁶¹⁰ Το 2015 στις διαδρομές Σύρος – Μύκονος, Σύρος – Τήνος και Τήνος – Σύρος δραστηριοποιούνταν και η FAST FERRIES, η οποία δεν επαναδραστηριοποιήθηκε στις γραμμές αυτές τα επόμενα έτη. Σε τρεις αγορές, αυτές της Αμοργού – Νάξου, της Σύρου – Τήνου και της Τήνου – Σύρου, δραστηριοποιείται και η ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ, εταιρία πολύ μικρού μεγέθους σε σχέση με τις συμμετέχουσες που δεν δύναται να ασκήσει ανταγωνιστική πίεση σε αυτές.

⁶¹¹ Όπως προαναφέρθηκε, ο στόλος της SEAJETS αριθμεί επί του παρόντος 18 πλοία, από τα οποία την παρούσα περίοδο αναμένεται να δρομολογηθούν στην ελληνική ακτοπλοΐα τα 10, ενώ η GOLDEN αναμένεται να δρομολογήσει την παρούσα περίοδο 5 πλοία. Βλ. σχετικά δήλωση SEAJETS υπ' αριθ. πρωτ. 1909/22.03.2018 και γνωμοδότηση ΝΣΚ 22/2018 της 30.01.2018

⁶¹² Για τη δραστηριοποίηση της SEAJETS στην εν λόγω αγορά βλ. Παράρτημα 9.

⁶¹³ Αμοργός – Πάρος, Κουφονήσια – Πάρος, Πάρος – Αμοργός, Πάρος – Κουφονήσια και Σύρος – Μύκονος.

⁶¹⁴ [0-5] και [0-5]% στο Αμοργός – Πάρος, [0-5] και [0-5]% στο Κουφονήσια – Πάρος, [0-5] και [0-5]% στο Πάρος – Αμοργός, [0-5] και [0-5]% στο Πάρος – Κουφονήσια και [0-5] και [0-5]% στο Σύρος – Μύκονος αντίστοιχα.

⁶¹⁵ Θήρα – Πάρος, Πάρος – Θήρα, Τήνος – Σύρος και στο Σύρος – Τήνος αντίστοιχα.

μερίδιο της SEAJETS βαίνει μειούμενο⁶¹⁶. Στις δύο από αυτές⁶¹⁷ (Θήρα – Πάρος και Πάρος – Θήρα) σημειώθηκε το 2017 είσοδος νέου ανταγωνιστή, της GOLDEN, η οποία εκτιμάται ότι δύναται να ασκήσει στις εν λόγω αγορές κάποια ανταγωνιστική πίεση στην ενιαία οντότητα, λόγω των μεριδίων αγοράς της που υπερβαίνουν οριακά το [10-15]% ([10-15] και [10-15]% αντίστοιχα, με το αθροιστικό μερίδιο των συμμετεχουσών να μειώνεται κατά [5-10] και [10-15]% αντίστοιχα), εφόσον εδραιώσει την παρουσία της στις διαδρομές αυτές. Από τις υπόλοιπες 8 αγορές, στις τέσσερις⁶¹⁸ το μερίδιο αγοράς της SEAJETS παρουσιάζει μη αμελητέα αύξηση⁶¹⁹, ενώ παράλληλα σημειώνεται στις τρεις από αυτές⁶²⁰ είσοδος νέου ανταγωνιστή, της GOLDEN, στις δυο από αυτές με μερίδια μικρότερα του 5%⁶²¹, και στην τρίτη⁶²² με μερίδιο [15-25]%, με συνέπεια η ασκούμενη από τους δύο ανταγωνιστές πίεση επί της ενιαίας οντότητας να εκτιμάται ως ήπιας έντασης, εφόσον εδραιωθεί. Στις υπόλοιπες τέσσερις αγορές⁶²³, τα μερίδια αγοράς της SEAJETS παρουσιάζουν μεγαλύτερη δυναμική⁶²⁴, ήδη από το πρώτο έτος δραστηριοποίησής της⁶²⁵, με συνέπεια να εκτιμάται ότι στις τρεις από αυτές (Σύρος – Ίος, Σύρος – Νάξος και Σύρος – Πάρος) όπου το 2017 κατέλαβε μερίδια [35-45], [25-35] και [35-45]% αντίστοιχα, δύναται να ασκήσει ικανή ανταγωνιστική πίεση, εφόσον εδραιωθεί στις εν λόγω αγορές, μην παραβλέποντας το γεγονός ότι οι υπηρεσίες που παρέχουν οι συμμετέχουσες θεωρούνται ιδιαίτερα αποτελεσματικά υποκατάστατα. Στην αγορά Πάρος – Ίος παρατηρείται η είσοδος της GOLDEN το 2017, η οποία έλαβε μερίδιο υψηλότερο και από αυτό της SEAJETS, της τάξης του [35-45] %, με συνέπεια το αθροιστικό μερίδιο των συμμετεχουσών να μειωθεί αισθητά κατά 46 ποσοστιαίες μονάδες και να διαμορφωθεί, όπως προαναφέρθηκε, στο [35-45] %.

436. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω και ιδίως τα διαχρονικά υψηλά αθροιστικά μερίδια αγοράς των συμμετεχουσών (άνω του 75% βάσει των στοιχείων του 2016), την εξάλειψη του σημαντικότερου ανταγωνιστή, την απόσταση της ενιαίας οντότητας από τον επόμενο ανταγωνιστή (η οποία θα ξεπερνά τις 25 ποσοστιαίες μονάδες), το μικρό εναπομένον ανταγωνιστικό περιθώριο, την εγκαθιδρυμένη παρουσία των συμμετεχουσών στις σχετικές αγορές σε σύγκριση με την πρόσφατη και μη σταθερή ακόμα παρουσία των ανταγωνιστών τους, τον αμελητέο έως ήπιο βαθμό ανταγωνιστικής πίεσης που θα δέχεται η ενιαία οντότητα, καθώς και κυρίως το γεγονός ότι οι υπηρεσίες των συμμετεχουσών εκλαμβάνονται από τους καταναλωτές ως ιδιαίτερα αποτελεσματικά υποκατάστατα, την ύπαρξη πραγματικών

⁶¹⁶ Από [5-10]% το 2015, σε [5-10]% το 2016 σε [0-5]% το 2017 στο Θήρα – Πάρος, από [0-5]% σε [5-10]% σε [5-10]% αντίστοιχα στο Πάρος – Θήρα, από [5-10]% το 2016 σε [0-5]% το 2017 στο Τήνος – Σύρος και από [5-10]% σε [0-5]% Σύρος – Τήνος.

⁶¹⁷ Στις άλλες δύο δραστηριοποιήθηκε το 2017 η ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ με μερίδιο αγοράς [0-5] %.

⁶¹⁸ Αμοργός – Νάξος, Ίος – Πάρος, Νάξος – Πάρος και Πάρος – Νάξος.

⁶¹⁹ Από [5-10]% το 2016 σε [10-15] % το 2017 στο Αμοργός – Νάξος, όπου δραστηριοποιούνται και η ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ με μερίδιο [10-15] και [10-15]% αντίστοιχα, από [0-5] % το 2015, σε [0-5] % το 2016 σε [10-15]% το 2017 στο Ίος – Πάρος, από [0-5]% το 2015 σε [5-10] % το 2016 σε [10-15] % το 2017 στο Νάξος – Πάρος και από [0-5]% το 2015 σε [10-15]% το 2016 σε [15-25]% το 2017 στο Πάρος – Νάξος.

⁶²⁰ Ίος – Πάρος, Νάξος – Πάρος και Πάρος – Νάξος.

⁶²¹ [0-5]% τα έτη 2016 και 2017 στο Νάξος – Πάρος και [0-5] και [5-10]% αντίστοιχα στο Πάρος – Νάξος.

⁶²² Ίος – Πάρος.

⁶²³ Πάρος – Ίος, Σύρος – Ίος, Σύρος – Νάξος και Σύρος – Πάρος.

⁶²⁴ Από [10-15]% το 2016 σε [15-25] % το 2017 στο Πάρος – Ίος, από [15-25] σε [35-45]% αντίστοιχα στο Σύρος – Ίος, από [15-25] σε [25-35] % αντίστοιχα στο Σύρος – Νάξος και από [10-15] σε [35-45] % αντίστοιχα στο Σύρος – Πάρος.

⁶²⁵ Με την εξαίρεση της αγοράς Πάρος – Ίος, όπου το πρώτο έτος (2015) κατέλαβε μερίδιο [0-5] %.

εμποδίων εισόδου καθώς και την έλλειψη αντισταθμιστικής ισχύος των πελατών, η υπό κρίση συγκέντρωση πιθανολογείται ότι θα οδηγήσει στη δημιουργία ή ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης στις αγορές Αμοργός-Νάξος, Αμοργός-Πάρος, Θήρα-Πάρος, Ίος-Πάρος, Κουφονήσια-Πάρος, Μύκονος-Σύρος, Νάξος-Πάρος, Πάρος-Αμοργός, Πάρος-Θήρα, Πάρος-Ίος, Πάρος-Κουφονήσια, Πάρος-Νάξος, Σύρος-Ίος, Σύρος-Μύκονος, Σύρος-Νάξος και Σύρος-Πάρος, ως προς τις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών.

437. Στις αγορές Σύρος-Τήνος και Τήνος-Σύρος, στις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών η επαύξηση του μεριδίου της γνωστοποιούσας, συνεπεία της γνωστοποιηθείσας πράξης κρίνεται μη σημαντική, καθώς κυμαίνεται κάτω του 5% και συνεπώς, δεν μεταβάλλει ουσιωδώς τις ανταγωνιστικές συνθήκες και τη δομή της αγοράς σε σύγκριση με την κρατούσα προ της συγκέντρωσης κατάσταση.
438. Στην αγορά παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς ΙΧ οχημάτων, στις ανωτέρω αγορές⁶²⁶ για το έτος 2016 το αθροιστικό μερίδιο των μερών ανέρχεται ομοίως σε περίπου άνω του 75%⁶²⁷.
439. Σε 11 από αυτά τα δρομολόγια⁶²⁸ η γνωστοποιούσα είχε πριν την υπό εξέταση γνωστοποίηση ηγετική θέση με μερίδια κυμαινόμενα μεταξύ [45-55]% (στο δρομολόγιο Σύρος- Νάξος) έως και [85-95] % (στο δρομολόγιο Τήνος-Σύρος), ενώ σε (5) δρομολόγια⁶²⁹ είχε ηγετική θέση η HSW⁶³⁰. Σε όλα τα ανωτέρω 16 δρομολόγια, τη δεύτερη θέση κατείχε η έτερη από τις γνωστοποιούσες, με μερίδια κυμαινόμενα για τη HSW από [5-10]% (στο δρομολόγιο Νάξος – Πάρος) έως [25-35]% (στο δρομολόγιο Πάρος - Αμοργός) και για τη γνωστοποιούσα από [15-25]% (στο δρομολόγιο Σύρος - Ίος) έως [35-45]% (στο δρομολόγιο Πάρος – Ίος), με την εξαίρεση των δρομολογίων Πάρος – Νάξος, Σύρος – Ίος, Σύρος – Νάξος και Σύρος – Τήνος, όπου τη δεύτερη θέση κατείχε η εταιρία SEJEATS με μερίδια [10-15], [15-25], [25-35] και [10-15]% αντίστοιχα, με τη HSW να καταλαμβάνει την τρίτη θέση στα δρομολόγια Πάρος – Νάξος, Σύρος – Νάξος και Σύρος – Τήνος με μερίδια [5-10], [15-25] και [5-10]% αντίστοιχα και τη γνωστοποιούσα να καταλαμβάνει την τρίτη θέση στο δρομολόγιο Σύρος – Ίος με μερίδιο [15-25]%. Στο δρομολόγιο Τήνος – Σύρος η HSW και η SEAJETS έχουν και οι δύο μερίδια που ανέρχονται σε [5-10]%.
440. Συνεπώς στις ανωτέρω 16 αγορές, με την εξαίρεση των αγορών Σύρος – Τήνος και Τήνος – Σύρος, η γνωστοποιούσα συνεπεία της υπό κρίση πράξης ενδυναμώνει σημαντικά, κατά ποσοστό κυμαινόμενο από [5-10]⁶³¹ έως και [25-35]⁶³² ποσοστιαίες μονάδες, την ηγετική

⁶²⁶ Συγκεκριμένα στα δρομολόγια Αμοργός-Νάξος, Αμοργός-Πάρος, Θήρα-Πάρος, Ίος-Πάρος, Κουφονήσια-Πάρος, Μύκονος-Σύρος, Νάξος-Πάρος, Πάρος-Αμοργός, Πάρος-Θήρα, Πάρος-Ίος, Πάρος-Κουφονήσια, Πάρος-Νάξος, Σύρος-Ίος, Σύρος-Μύκονος, Σύρος – Νάξος, Σύρος-Πάρος, Σύρος-Τήνος και Τήνος-Σύρος.

⁶²⁷ Στο δρομολόγιο Σύρος- Νάξος ανέρχεται σε [65-75]%.
⁶²⁸ Τα αντίστοιχα 10 στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών (Αμοργός-Νάξος, Θήρα-Πάρος, Μύκονος-Σύρος, Νάξος-Πάρος, Πάρος-Αμοργός, Πάρος-Νάξος, Σύρος-Μύκονος, Σύρος – Νάξος, Σύρος-Τήνος και Τήνος-Σύρος) συν το Πάρος - Θήρα.

⁶²⁹ Τα ίδια με την αγορά θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών (Ίος-Πάρος, Κουφονήσια-Πάρος, Πάρος-Ίος, Πάρος-Κουφονήσια και Σύρος-Ίος).
⁶³⁰ Στο Ίο-Πάρο η HSW είχε μερίδιο [75-85]%, στο Κουφονήσια-Πάρος [65-75] %, στο Πάρος-Ίος και Πάρος-Κουφονήσια από [65-75]% και στο Σύρος-Ίος [55-65]%.
⁶³¹ Στα Πάρος – Νάξος και Νάξος – Πάρος.
⁶³² Στο Πάρος – Αμοργός.

θέση που κατείχε ήδη πριν την υπό κρίση συγκέντρωση στις προαναφερόμενες 11 από αυτές, καθώς στις επτά⁶³³ εξαλείφεται ο σημαντικότερος ανταγωνιστής και στις δύο ο τρίτος σε μέγεθος ανταγωνιστής⁶³⁴, ενώ καθίσταται ηγέτης στις 5 από αυτές, με την εξάλειψη του πρώτου σε μέγεθος ανταγωνιστή. Επιπλέον, το εναπομένον ανταγωνιστικό περιθώριο μειώνεται σημαντικά στις επιμέρους αγορές, ήτοι είναι μηδενικό (στο δρομολόγιο Μύκονος - Σύρος όπου η ενιαία οντότητα έχει μερίδιο 100%) ή ανεπαίσθητο (έως 5% στα δρομολόγια Πάρος - Κουφονήσια, Αμοργός - Πάρος, Θήρα - Πάρος, Ίος - Πάρος, Κουφονήσια - Πάρος, Πάρος-Αμοργός, Πάρος - Κουφονήσια και Σύρος - Μύκονος) ή σε κάθε περίπτωση πολύ μικρό (από 5-10% περίπου στις αγορές Αμοργός - Νάξος ([10-15]%), Νάξος - Πάρος, Πάρος - Θήρα, Πάρος - Ίος, Σύρος - Τήνος και Τήνος - Σύρος έως [25-35] % στο δρομολόγιο Σύρος - Νάξος). Μόνο στα δρομολόγια Σύρος - Τήνο και Τήνο-Σύρος, η επαύξηση του μεριδίου της ενιαίας οντότητας, που θα ανέρχεται σε [85-95] και [85-95]% αντίστοιχα, είναι εξαιρετικά περιορισμένη, ανερχόμενη σε [5-10] και [5-10] ποσοστιαίες μονάδες αντίστοιχα το 2016, με τα μερίδια της HSW να κυμαίνονται σε ποσοστά κάτω του 5% και στις δύο εν λόγω αγορές τόσο το 2015 όσο και το 2017⁶³⁵.

441. Περαιτέρω, σε 2 από τα εδώ εξεταζόμενα 18 ενδονησιωτικά δρομολόγια, ήτοι στα δρομολόγια Αμοργός - Πάρος και Σύρος - Πάρος, οι δύο συμμετέχουσες είχαν πριν τη συγκέντρωση κοντινά σε μέγεθος μερίδια⁶³⁶. Στις εν λόγω αγορές, η υπό εξέταση συγκέντρωση οδηγεί στη μείωση του αριθμού των δραστηριοποιούμενων επιχειρήσεων με την αποχώρηση του σημαντικότερου ανταγωνιστή, με συνέπεια η γνωστοποιούσα σχεδόν να διπλασιάζει το μερίδιο αγοράς της σε αυτές και να αποκτά βάσει των στοιχείων του 2016 την πρώτη θέση με μερίδια [95-100] και [75-85]% αντίστοιχα.
442. Τα ανωτέρω με μικρές διαφοροποιήσεις ισχύουν και για το έτος 2015. Από τη συγκριτική ανάγνωση των μεριδίων των ετών 2015 και 2016 παρατηρείται οριακή πτωτική τάση των αθροιστικών μεριδίων των συμμετεχουσών, με εξαίρεση τα δρομολόγια Σύρος - Ίος, Σύρος - Νάξος και Σύρος - Πάρος, στα οποία η μείωση είναι σημαντικότερη και συγκεκριμένα ανέρχεται σε [15-25], [25-35] και [15-25] ποσοστιαίες μονάδες αντίστοιχα, ενώ το μερίδιο που απολλύεται σε κάθε μια από αυτές τις αγορές, μεταφέρεται κατά το 2016 αυτούσιο στη νεοεισερχόμενη SEAJETS. Κατά το 2015 δεν δραστηριοποιούνταν και οι δύο συμμετέχουσες στις διαδρομές Αμοργός - Νάξος, Αμοργός - Πάρος, Κουφονήσια - Πάρος, Πάρος - Αμοργός και Πάρος - Κουφονήσια, καθώς η HSW δεν προσέγγιζε την Αμοργό και τα Κουφονήσια με ενδονησιωτικό δρομολόγιο.
443. Το 2017 τα αθροιστικά μερίδια των συμμετεχουσών στα εδώ εξεταζόμενα (18) ενδονησιωτικά δρομολόγια, επίσης εμφανίζουν οριακή πτωτική τάση, με εξαίρεση τα δρομολόγια Ίος - Πάρος, Πάρος - Ίος, Σύρος - Ίος και Σύρος - Πάρος στα οποία τα αθροιστικά μερίδια τους μειώνονται κατά [25-35], [25-35], [15-25] και [15-25] ποσοστιαίες μονάδες αντίστοιχα. Στις αγορές Ίος - Πάρος και Πάρος - Ίος κατά το έτος 2017 εισέρχεται η

⁶³³ Αμοργός-Νάξος, Θήρα-Πάρος, Μύκονος-Σύρος, Νάξος-Πάρος, Πάρος-Αμοργός, Σύρος-Μύκονος και Πάρος - Θήρα.

⁶³⁴ Πάρος - Νάξος και Σύρος - Νάξος.

⁶³⁵ Σε [0-5]% το 2015 και [0-5]% το 2017 στο Σύρος - Τήνος και σε [0-5]% και [0-5]% στο Τήνος - Σύρος.

⁶³⁶ Συγκεκριμένα στο δρομολόγιο Αμοργός - Πάρος οι ATTICA και HSW είχαν αντίστοιχα μερίδια [45-55]% και [35-45]% και στο Σύρος - Πάρος [35-45]% η γνωστοποιούσα και [45-55]% η HSW.

GOLDEN, η οποία αμέσως αποκτά μερίδια [15-25]% και [15-25]% αντίστοιχα. Στις αγορές Σύρος - Ίος και Σύρος - Πάρος το μερίδιο που απολλύεται καταλαμβάνεται από τη SEAJETS.

444. Στις ανωτέρω αγορές, δραστηριοποιούνται, επιπλέον των συμμετεχουσών, και οι εταιρίες SEAJETS και GOLDEN⁶³⁷, εκτιμάται, ωστόσο, ότι λόγω της φυσιογνωμίας τους, των μεριδίων αγοράς τους και της μη εδραιωμένης παρουσίας τους, θα ασκούν ανά αγορά ανεπαίσθητη έως ήπιας έντασης ανταγωνιστική πίεση στη ενιαία οντότητα. Αναλυτικότερα:
445. Σε μία αγορά, αυτή της Μυκόνου – Σύρου, κατά τη διετία 2016-2017 δραστηριοποιούνταν μόνο οι συμμετέχουσες⁶³⁸. Σε πέντε⁶³⁹ από τις ανωτέρω 18 αγορές, δραστηριοποιείται από το 2016, επιπλέον των συμμετεχουσών, μόνο η SEAJETS, εκτιμάται όμως ότι στις αγορές αυτές δεν δύναται να ασκήσει ικανές ανταγωνιστικές πιέσεις στην ενιαία οντότητα λόγω του μικρού μεριδίου αγοράς της (αισθητά μικρότερο του 5% και τα δύο έτη δραστηριοποίησής της⁶⁴⁰). Το αυτό εκτιμάται και για δύο ακόμα αγορές⁶⁴¹ από τις ανωτέρω 18, στις οποίες το μερίδιο της SEAJETS βαίνει μειούμενο⁶⁴², με συνέπεια το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των συμμετεχουσών να αγγίζει το 100%. Ανεπαίσθητη ανταγωνιστική πίεση εκτιμάται ότι θα ασκείται στην ενιαία οντότητα και στην αγορά Αμοργός – Νάξος, λόγω των μικρών μεριδίων αγοράς της SEAJETS (μερίδια αισθητά μικρότερα του 5%⁶⁴³) και της φυσιογνωμίας της ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ (με μερίδια που προσεγγίζουν το 10%⁶⁴⁴). Μικρά μερίδια (μικρότερα του 5%⁶⁴⁵) διατηρεί η SEAJETS και σε δύο αγορές (Θήρα – Πάρος και Πάρος – Θήρα), στις οποίες το 2017 παρατηρήθηκε είσοδος νέου ανταγωνιστή, της GOLDEN, η οποία εκτιμάται ότι δύναται να ασκήσει στις εν λόγω αγορές ασθενική ανταγωνιστική πίεση στην ενιαία οντότητα, λόγω των μεριδίων αγοράς της που προσεγγίζουν το 10% ([5-10] και [10-15]% αντίστοιχα, με το αθροιστικό μερίδιο των συμμετεχουσών να διαμορφώνεται, ωστόσο, σε πολύ υψηλά επίπεδα, [85-95] και [85-95]% αντίστοιχα) και της μη εδραιωμένης παρουσίας της. Αντίστοιχη η εικόνα και στις αγορές Νάξος – Πάρος και Πάρος - Νάξος, όπου η SEAJETS το 2017 κατέλαβε μερίδιο που υπερέβαινε το 10% ([10-15] και [10-15]% αντίστοιχα, έναντι [5-10]% και [10-15]% το 2016), με τη GOLDEN να διατηρεί μερίδια στην αγορά της Νάξου - Πάρου που απέχουν αισθητά του 5%⁶⁴⁶ και στην αγορά Πάρου - Νάξου που δεν προσεγγίζουν το 10%⁶⁴⁷. Από τις υπόλοιπες 5 αγορές, στις δύο⁶⁴⁸ το μερίδιο αγοράς

⁶³⁷ Το 2015 στις διαδρομές Σύρος – Μύκονος, Σύρος – Τήνος και Τήνος – Σύρος δραστηριοποιούνταν και η FAST FERRIES, η οποία δεν επαναδραστηριοποιήθηκε στις γραμμές αυτές τα επόμενα έτη. Σε μία αγορά, αυτή της Αμοργού – Νάξου, δραστηριοποιείται και η ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ.

⁶³⁸ Για δραστηριοποίηση SEAJETS στην εν λόγω αγορά βλ. Παράρτημα 10.

⁶³⁹ Αμοργός – Πάρος, Κουφονήσια – Πάρος, Πάρος – Αμοργός, Πάρος – Κουφονήσια και Σύρος – Μύκονος.

⁶⁴⁰ [0-5]και [0-5]% στο Αμοργός – Πάρος, [0-5] και [0-5]% στο Κουφονήσια – Πάρος, [0-5] και [0-5]% στο Πάρος – Αμοργός, 1% στο Πάρος – Κουφονήσια (το 2016) και [0-5]και [0-5]% στο Σύρος – Μύκονος αντίστοιχα.

⁶⁴¹ Τήνος – Σύρος και Σύρος – Τήνος αντίστοιχα.

⁶⁴² Από [5-10] % το 2016 σε [0-5]% το 2017 στο Τήνος – Σύρος και από [5-10]% σε [0-5]% Σύρος – Τήνος.

⁶⁴³ [0-5]% το 2016 και [0-5]% το 2017.

⁶⁴⁴ [5-10]% το 2016 και [5-10]% το 2017.

⁶⁴⁵ [0-5]% το 2016 και [0-5]% το 2017 στο Θήρα – Πάρος και [5-10] % το 2016 και [0-5]% το 2017 στο Πάρος – Θήρα.

⁶⁴⁶ [0-5]% και τα δύο έτη.

⁶⁴⁷ [0-5]% το 2016 και [5-10]% το 2017.

⁶⁴⁸ Ίος – Πάρος και Πάρος – Ίος.

της SEAJETS παρουσιάζει μη αμελητέα αύξηση⁶⁴⁹, ενώ παράλληλα σημειώνεται είσοδος νέου ανταγωνιστή, της GOLDEN, με μερίδια [15-25] και [15-25]% αντίστοιχα, με συνέπεια η ασκούμενη από τους δύο ανταγωνιστές πίεση επί της ενιαίας οντότητας, που θα διατηρεί μερίδια [65-75] και [55-65]% αντίστοιχα, να εκτιμάται ως ήπιας έντασης, εφόσον εδραιωθεί. Στις υπόλοιπες τρεις αγορές (Σύρος – Ίος, Σύρος – Νάξος και Σύρος – Πάρος), τα μερίδια αγοράς της SEAJETS παρουσιάζουν μεγαλύτερη δυναμική⁶⁵⁰, ήδη από το πρώτο έτος δραστηριοποίησής της, με συνέπεια να εκτιμάται ότι σε αυτές (Σύρος – Ίος και Σύρος – Πάρος), όπου το 2017 κατέλαβε μερίδια [35-45]%, με το αθροιστικό μερίδιο των συμμετεχουσών να διαμορφώνεται σε [55-65]%, δύναται να ασκήσει ικανή ανταγωνιστική πίεση, εφόσον εδραιωθεί, χωρίς να παραβλέπεται το γεγονός ότι οι υπηρεσίες που παρέχουν οι συμμετέχουσες θεωρούνται ιδιαίτερα αποτελεσματικά υποκατάστατα.

446. Σύμφωνα με τα στοιχεία που προαναφέρθηκαν για το έτος 2016 και τη διαμόρφωσή τους κατά τα έτη 2015 και 2017, η υπό κρίση συγκέντρωση μεταβάλλει ουσιωδώς τις ανταγωνιστικές συνθήκες στα 16 από τα εδώ εξεταζόμενα 18 ενδονησιωτικά δρομολόγια των Κυκλάδων, καθόσον η ενιαία οντότητα ενισχύει ή αποκτά στις αγορές αυτές δεσπόζουσα θέση, εξαλείφοντας το σημαντικότερο ανταγωνιστή της και αφήνοντας ανταγωνιστικό περιθώριο από πολύ περιορισμένο έως και μηδενικό, ενώ σε 3 γεωγραφικές αγορές αποκτά μερίδια άνω του [75-85]% με διπλασιασμό σχεδόν των μεριδίων της. Εξαιρέση αποτελούν τα δρομολόγια Σύρος – Τήνος και Τήνος - Σύρος, στα οποία οι συνθήκες μετά τη συγκέντρωση δεν μεταβάλλονται ουσιωδώς, δεδομένου ότι η ΑΤΤΙCΑ σε αυτή την αγορά ήταν ήδη υπερδεσπόζουσα με μερίδιο αγοράς άνω του [75-85]%, το οποίο μετά τη συγκέντρωση αυξάνεται βάσει των στοιχείων του 2016 κατά [5-10] και [5-10] ποσοστιαίες μονάδες, ενώ βάσει των στοιχείων του 2015 και του 2017 κατά [0-5] – [0-5] και [0-5]% αντίστοιχα, οπότε ευλόγως πιθανολογείται ότι η συγκέντρωση δεν θα επιφέρει ουσιαστικές αλλαγές στη δομή και τον τρόπο λειτουργίας των συγκεκριμένων αγορών.
447. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω και ιδίως τα διαχρονικά υψηλά αθροιστικά μερίδια αγοράς των συμμετεχουσών (άνω του 75% βάσει των στοιχείων του 2016), την εξάλειψη του σημαντικότερου ανταγωνιστή, την απόσταση της ενιαίας οντότητας από τον επόμενο ανταγωνιστή (η οποία θα ξεπερνά τις 25 ποσοστιαίες μονάδες), το μικρό εναπομένον ανταγωνιστικό περιθώριο, την εγκαθιδρυμένη παρουσία των συμμετεχουσών στις σχετικές αγορές σε σύγκριση με την πρόσφατη και μη σταθερή ακόμα παρουσία των ανταγωνιστών τους, τον αμελητέο έως ήπιο βαθμό ανταγωνιστικής πίεσης που θα δέχεται η ενιαία οντότητα, καθώς και ιδίως το γεγονός ότι οι υπηρεσίες των συμμετεχουσών εκλαμβάνονται από τους καταναλωτές ως ιδιαίτερα αποτελεσματικά υποκατάστατα, την ύπαρξη πραγματικών εμποδίων εισόδου καθώς και την έλλειψη αντισταθμιστικής ισχύος των πελατών, η υπό κρίση συγκέντρωση πιθανολογείται ότι θα οδηγήσει στη δημιουργία ή ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης στις αγορές Αμοργός-Νάξος, Αμοργός-Πάρος, Θήρα-Πάρος, Ίος-Πάρος, Κουφονήσια-Πάρος, Μύκονος-Σύρος, Νάξος-Πάρος, Πάρος-Αμοργός, Πάρος-Θήρα, Πάρος-Ίος, Πάρος-

⁶⁴⁹ Από [0-5]% το 2016 σε [5-10]% το 2017 στο Ίος- Πάρος και από [5-10]% το 2016 σε [10-15]% το 2017 στο Πάρος – Ίος.

⁶⁵⁰ Από [15-25]% το 2016 σε [35-45]% το 2017 στο Σύρος – Ίος, από [25-35] σε [25-35] % αντίστοιχα στο Σύρος – Νάξος και από [15-25] σε [35-45]% αντίστοιχα στο Σύρος – Πάρος.

Κουφονήσια, Πάρος-Νάξος, Σύρος-Ίος, Σύρος-Μύκονος, Σύρος-Νάξος και Σύρος-Πάρος, ως προς τις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς οχημάτων.

448. Στις αγορές Σύρος - Τήνος και Τήνος - Σύρος, στις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς ΙΧ οχημάτων η επαύξηση του μεριδίου της γνωστοποιούσας, συνεπεία της γνωστοποιηθείσας πράξης κρίνεται μη σημαντική, καθώς κυμαίνεται κάτω του 5% κατά την τριετία 2015-2017 και συνεπώς, δεν μεταβάλλει ουσιωδώς τις ανταγωνιστικές συνθήκες και τη δομή της αγοράς σε σύγκριση με την κρατούσα προ της συγκέντρωσης κατάσταση.
449. Στα 17 από τα ανωτέρω 18 δρομολόγια⁶⁵¹, στη αγορά παροχής θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών, το αθροιστικό μερίδιο των μερών ανέρχεται σε άνω του 75% βάσει των στοιχείων του 2016.
450. Σε 11 από αυτά τα δρομολόγια⁶⁵² η γνωστοποιούσα κατείχε πριν την υπό εξέταση γνωστοποίηση ηγετική θέση με μερίδια κυμαινόμενα μεταξύ [55-65]% (στο δρομολόγιο Μύκονος - Σύρος) έως και [85-95]% (στο Νάξος - Πάρος). Σε όλα τα ανωτέρω 11 δρομολόγια, τη δεύτερη θέση κατείχε η έτερη από τις γνωστοποιούσες, με μερίδια κυμαινόμενα για τη HSW από [0-5]% (στο δρομολόγιο Νάξος - Πάρος) έως [35-45]% (στο δρομολόγιο Μύκονος - Σύρος), με την εξαίρεση του δρομολογίου Πάρος - Αμοργός, όπου τη δεύτερη θέση κατείχε η εταιρία SEJETS με μερίδιο [5-10]% αντίστοιχα, με τη HSW να καταλαμβάνει την τρίτη θέση με μερίδιο [0-5]%, και το δρομολόγιο Νάξος - Πάρος, όπου η SEAJETS και η HSW είχαν μερίδιο [0-5]% έκαστη. Συνεπώς στις ανωτέρω αγορές, με την εξαίρεση την αγορά Πάρος - Αμοργός, η γνωστοποιούσα συνεπεία της υπό κρίση πράξης ενδυναμώνει σημαντικά, κατά τα ανωτέρω ποσοστά την ηγετική θέση που κατείχε ήδη πριν την υπό κρίση συγκέντρωση στις προαναφερόμενες αγορές, καθώς στις εννέα από αυτές εξαλείφεται ο σημαντικότερος ανταγωνιστής και σε μία από αυτές ο τρίτος σε μέγεθος ανταγωνιστής, ενώ επιπλέον το απομένον ανταγωνιστικό περιθώριο μειώνεται σημαντικά στις επιμέρους αγορές, ήτοι είναι μηδενικό (στα δρομολόγια Μύκονος - Σύρος και Πάρος - Κουφονήσια όπου η ενιαία οντότητα θα έχει μερίδιο 100%) ή ανεπαίσθητο (έως 5% στα Αμοργός - Πάρος, Θήρα - Πάρος, Ίος - Πάρος, Νάξος - Πάρος, Πάρος - Θήρα, Πάρος - Νάξος, Σύρος - Μύκονος, Σύρος - Τήνος και Τήνος - Σύρος) ή σε κάθε περίπτωση πολύ μικρό (έως [5-10]% στο δρομολόγιο Αμοργός - Νάξος). Μόνο στο δρομολόγιο Πάρος - Αμοργός, η επαύξηση του μεριδίου της ενιαίας οντότητας το οποίο θα ανέρχεται σε [85-95]%, είναι εξαιρετικά περιορισμένη, ανερχόμενη σε [0-5] ποσοστιαίες μονάδες⁶⁵³.
451. Περαιτέρω, σε 5 από τα εδώ εξεταζόμενα 18 ενδονησιωτικά δρομολόγια, ήτοι στα δρομολόγια Ίος - Πάρος, Κουφονήσια - Πάρος, Πάρος - Ίος, Σύρος - Νάξος και Σύρος - Πάρος οι δύο συμμετέχουσες κατείχαν πριν τη συγκέντρωση κοντινά σχετικά σε μέγεθος

⁶⁵¹ Συγκεκριμένα τα Αμοργός-Νάξος, Αμοργός-Πάρος, Θήρα-Πάρος, Ίος-Πάρος, Κουφονήσια-Πάρος, Μύκονος-Σύρος, Νάξος-Πάρος, Πάρος-Αμοργός, Πάρος-Θήρα, Πάρος-Ίος, Πάρος-Κουφονήσια, Πάρος-Νάξος, Σύρος-Μύκονος, Σύρος-Νάξος, Σύρος-Πάρος, Σύρος-Τήνος και Τήνος-Σύρος, με την εξαίρεση του Σύρος - Ίος, όπου δεν υπήρχε το 2016 κοινή δραστηριοποίηση των μερών.

⁶⁵² Συγκεκριμένα τα Αμοργός-Νάξος, Αμοργός-Πάρος, Θήρα-Πάρος, Μύκονος-Σύρος, Νάξος-Πάρος, Πάρος-Αμοργός, Πάρος-Θήρα, Πάρος-Κουφονήσια, Πάρος-Νάξος, Σύρος-Μύκονος, Σύρος-Τήνος και Τήνος-Σύρος.

⁶⁵³ Στη διαδρομή Πάρος - Αμοργός η HSW δεν δραστηριοποιούνταν το 2015 και το 2017. Σημειώνεται ότι στη διαδρομή Νάξος - Πάρος το 2016 το μερίδιο της HSW ανερχόταν σε [0-5]% και αυξήθηκε σε [15-25]% το 2017.

- μερίδια⁶⁵⁴. Στις εν λόγω αγορές, η υπό εξέταση συγκέντρωση οδηγεί στη μείωση του αριθμού των δραστηριοποιούμενων επιχειρήσεων με την αποχώρηση του σημαντικότερου ανταγωνιστή, με συνέπεια η γνωστοποιούσα σχεδόν να διπλασιάζει το μερίδιο αγοράς της στις αγορές αυτές και να αποκτά ηγετική θέση με μερίδια [95-100], [75-85], [95-100], [75-85] και [85-95] % αντίστοιχα.
452. Στο δρομολόγιο Σύρος – Ίος παρατηρείται κοινή δραστηριοποίηση των συμμετεχουσών στις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών το 2017, με το αθροιστικό τους μερίδιο να ανέρχεται σε [45-55]%.
453. Τα ανωτέρω με μικρές διαφοροποιήσεις ισχύουν και για το έτος 2015. Από τη συγκριτική ανάγνωση των μεριδίων των ετών 2015 και 2016 παρατηρείται οριακή πτωτική τάση των μεριδίων της ενιαίας οντότητας από το ένα έτος στο επόμενο, με εξαίρεση τα δρομολόγια Σύρος - Νάξος και Σύρος - Πάρος, στα οποία η μείωση είναι σημαντικότερη και συγκεκριμένα [15-25] και [10-15] ποσοστιαίες μονάδες αντίστοιχα, με συνέπεια τα αθροιστικά μερίδια των συμμετεχουσών να ανέρχονται σε [75-85] και [85-95] % αντίστοιχα, ενώ το μερίδιο που απολλύει σε κάθε μια από αυτές τις αγορές, μεταφέρεται κατά το 2016 αυτούσιο στη νεοεισερχόμενη SEAJETS. Κατά το 2015 δεν δραστηριοποιούνταν και οι δύο συμμετέχουσες στις διαδρομές Αμοργός – Νάξος, Αμοργός – Πάρος, Κουφονήσια – Πάρος, Πάρος – Αμοργός, Πάρος – Κουφονήσια και Σύρος – Ίος.
454. Το 2017 τα αθροιστικά μερίδια των συμμετεχουσών στα εδώ εξεταζόμενα 18 ενδονησιωτικά δρομολόγια, επίσης εμφάνιζαν οριακή πτωτική τάση, με εξαίρεση τα δρομολόγια Ίος - Πάρος, Σύρος - Νάξος και Σύρος - Πάρος, στα οποία τα μερίδια της ενιαίας οντότητας μειώνονται κατά [10-15], [25-35] και [35-45] ποσοστιαίες μονάδες αντίστοιχα, ενώ στη γεωγραφική αγορά Κουφονήσια - Πάρος η ενιαία οντότητα αυξάνει το μερίδιό της κατά [15-25] ποσοστιαίες μονάδες, ήτοι από [75-85]% σε 100%, λόγω μη δραστηριοποίησης το 2017 της SEAJETS, η οποία το 2016 είχε επιτύχει μερίδιο [15-25]%. Στις αγορές Ίος - Πάρος, Πάρος - Ίος, Σύρος - Νάξος και Σύρος - Πάρος το μερίδιο που απολλύεται μεταφέρεται το 2017 αυτούσιο στη SEAJETS. Σε δύο αγορές (Πάρος – Αμοργός και Τήνος – Σύρος) δεν παρατηρείται κοινή δραστηριοποίηση των συμμετεχουσών το 2017.
455. Στις ανωτέρω αγορές, επιπλέον των συμμετεχουσών, δραστηριοποιείται μόνο ένας ακόμη ανταγωνιστής, η SEAJETS, η οποία στις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών ανταπτύσσει μικρότερη δυναμική από ότι στην αγορά υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, λόγω της σύνθεσης του στόλου της, και ως εκ τούτου εκτιμάται ότι παρέχει στους πελάτες των συμμετεχουσών εξαιρετικά περιορισμένες δυνατότητες εξεύρεσης εναλλακτικών προμηθευτών, σε περίπτωση αύξησης των τιμών από τις τελευταίες. Αναλυτικότερα, βάσει των στοιχείων του 2016, η SEAJETS δραστηριοποιείται σε 15 από τις 18 εξεταζόμενες αγορές, στις 7 από τις οποίες εκτιμάται ότι δεν δύναται να ασκήσει ικανές ανταγωνιστικές πιέσεις στην ενιαία οντότητα λόγω του μικρού μεριδίου αγοράς της (αισθητά μικρότερου του

⁶⁵⁴ Συγκεκριμένα στο δρομολόγιο Ίος - Πάρος οι ΑΤΤΙCΑ και ΗSW είχαν αντίστοιχα μερίδια [45-55]% και [45-55]%, στο Κουφονήσια – Πάρος [45-55]% και [25-35]%, στο Πάρος - Ίος [55-65]% και [25-35]%, στο Σύρος – Νάξος [45-55]% και [25-35]% και στο Σύρος - Πάρος [25-35]% και [55-65]%.

5%, ενίοτε δε και μειούμενου, και τα δύο έτη δραστηριοποίησής της⁶⁵⁵). Το αυτό εκτιμάται και για την αγορά Αμοργός – Νάξος, όπου το μερίδιό της μειώθηκε κατά τρεις ποσοστιαίες μονάδες, από [5-10] σε [5-10]%, ενώ το 2017 αποχώρησε από την αγορά Κουφονήσια – Πάρος, παρότι το 2016 είχε καταλάβει μερίδιο ανερχόμενο σε [15-25]%. Από τις υπόλοιπες 6 αγορές, στις τρεις⁶⁵⁶ το μερίδιο αγοράς της SEAJETS παρουσιάζει μη αμελητέα αύξηση και προσεγγίζει στις δύο από αυτές το 15%⁶⁵⁷, με συνέπεια η ασκούμενη πίεση επί της ενιαίας οντότητας να εκτιμάται ως ασθενική. Στις υπόλοιπες τρεις αγορές⁶⁵⁸, τα μερίδια αγοράς της SEAJETS παρουσιάζουν μεγαλύτερη δυναμική⁶⁵⁹, ήδη από το πρώτο έτος δραστηριοποίησής της, με συνέπεια να εκτιμάται ότι σε αυτές, όπου το 2017 κατέλαβε μερίδια [45-55], [45-55] και [55-65]% αντίστοιχα, δύναται να ασκήσει ισχυρή ανταγωνιστική πίεση.

456. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω και ιδίως τα διαχρονικά υψηλά αθροιστικά μερίδια αγοράς των συμμετεχουσών (άνω του 75% βάσει των στοιχείων του 2016), την εξάλειψη του σημαντικότερου ανταγωνιστή, την απόσταση της ενιαίας οντότητας από τον επόμενο ανταγωνιστή (η οποία θα ξεπερνά τις 25 ποσοστιαίες μονάδες), το μικρό εναπομένον ανταγωνιστικό περιθώριο, την εγκαθιδρυμένη παρουσία των συμμετεχουσών στις σχετικές αγορές σε σύγκριση με την πρόσφατη και μη σταθερή ακόμα παρουσία των ανταγωνιστών τους, τον αμελητέο έως ασθενή βαθμό ανταγωνιστικής πίεσης που θα δέχεται η ενιαία οντότητα, καθώς και ιδίως το γεγονός ότι οι υπηρεσίες των συμμετεχουσών εκλαμβάνονται από τους καταναλωτές ως ιδιαίτερα αποτελεσματικά υποκατάστατα, την ύπαρξη πραγματικών εμποδίων εισόδου καθώς και την έλλειψη αντισταθμιστικής ισχύος των πελατών, η υπό κρίση συγκέντρωση πιθανολογείται ότι θα οδηγήσει στη δημιουργία ή ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης στις αγορές τα Αμοργός-Νάξος, Αμοργός-Πάρος, Θήρα-Πάρος, Ίος-Πάρος, Κουφονήσια-Πάρος, Μύκονος-Σύρος, Νάξος-Πάρος, Πάρος-Θήρα, Πάρος-Ίος, Πάρος-Κουφονήσια, Πάρος-Νάξος, Σύρος-Μύκονος, Σύρος-Τήνος και Τήνος-Σύρος, ως προς τις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών.
457. Στις αγορές Σύρος – Ίος, Σύρος – Νάξος και Σύρος- Πάρος, στις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών εκτιμάται ότι η υπό κρίση συγκέντρωση δεν θα οδηγήσει σε απόκτηση ή ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης, διότι η ενιαία οντότητα υφίσταται ήδη ισχυρή ανταγωνιστική πίεση, με συνέπεια οι συμμετέχουσες να έχουν απωλέσει κατά το 2017 την πρώτη θέση που κατείχαν.
458. Στην αγορά Πάρος - Αμοργός, στις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών η επαύξηση του μεριδίου της γνωστοποιούσας, συνεπεία της γνωστοποιηθείσας πράξης κρίνεται μη σημαντική, καθώς κυμαίνεται κάτω του 5% και συνεπώς δεν μεταβάλλει ουσιωδώς τις ανταγωνιστικές συνθήκες και τη δομή της αγοράς σε σύγκριση με την κρατούσα προ της συγκέντρωσης κατάσταση.

⁶⁵⁵ [0-5]% το 2016 στο Αμοργός – Πάρος, από [0-5] σε [0-5]% στο Θήρα – Πάρος, από [0-5] σε [0-5]% στο Νάξος – Πάρος, από [0-5] σε [0-5]% στο Πάρος – Θήρα, από [0-5] σε [0-5]% στο Πάρος- Νάξος, από [0-5] σε [0-5]% στο Σύρος – Τήνος και [0-5]% στο Τήνος – Σύρος το 2016.

⁶⁵⁶ Ίος- Πάρος, Πάρος – Ίος και Σύρος – Μύκονος.

⁶⁵⁷ Από [0-5]% το 2016 σε [15-25]% το 2017 στο Ίος – Πάρος, από [0-5] σε [10-15]% στο Πάρος – Ίος και από [0-5] σε [10-15]% στο Σύρος – Μύκονος.

⁶⁵⁸ Σύρος – Ίος, Σύρος – Νάξος και Σύρος – Πάρος.

⁶⁵⁹ [45-55]% στο Σύρος – Ίος, από [15-25] το 2016 σε [45-55]% το 2017 στο Σύρος – Νάξος και από [10-15] σε [55-65]% αντίστοιχα στο Σύρος – Πάρος.

Θ.2.1.4.2. Τα ενδονησιωτικά δρομολόγια Θήρα-Ίος, Ίος-Θήρα, Κουφονήσια-Νάξος, Νάξος-Αμοργός, Νάξος-Κουφονήσια, Αμοργός-Κουφονήσια, Ίος-Νάξος, Κουφονήσια-Αμοργός και Νάξος-Ίος

459. Στη δρομολογιακή γραμμή Θήρα – Ίος στην αγορά των επιβατών, με βάση στοιχεία του 2016, η ενιαία οντότητα βρίσκεται στην πρώτη θέση με αθροιστικό μερίδιο το οποίο ανέρχεται σε [55-65]% ([5-10]% ΑΤΤΙΚΑ και [45-55]% ΗΣΥ), ενώ ακολουθεί η SEAJETS με μερίδιο [25-35]% και η ΖΑΝΤΕ με μερίδιο [5-10]%. Το 2017 η ενιαία οντότητα εξακολουθεί να βρίσκεται στην πρώτη θέση, ωστόσο, το μερίδιό της έχει μειωθεί κατά 14 ποσοστιαίες μονάδες και ανέρχεται πλέον σε [35-45]%, ενώ ενισχύεται το μερίδιο του ανταγωνιστή SEAJETS, το οποίο ανέρχεται σε [25-35]%. Παράλληλα σημειώνεται είσοδος νέου ανταγωνιστή, της GOLDEN, η οποία αποκτά μερίδιο [10-15]%, ενώ το μερίδιο της ΖΑΝΤΕ παραμένει σταθερά στο [10-15]%. Στην ανωτέρω αγορά δραστηριοποιείται καθ' όλη την τριετία και η ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ με αμελητέα μερίδια αγοράς. Περαιτέρω, το 2015 το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των συμμετεχουσών ανερχόταν σε [45-55]%, με το μερίδιο του δεύτερου σε θέση ανταγωνιστή SEAJETS να ανέρχεται σε [35-45]% και το μερίδιο του τρίτου σε θέση ανταγωνιστή ΖΑΝΤΕ σε [10-15]%.
460. Στην ίδια δρομολογιακή γραμμή στην αγορά των ΙΧ οχημάτων, με βάση στοιχεία του 2016, η ενιαία οντότητα βρίσκεται στην πρώτη θέση με αθροιστικό μερίδιο το οποίο ανέρχεται σε [45-55]% ([10-15]% ΑΤΤΙΚΑ και [35-45]% ΗΣΥ), ενώ ακολουθεί η SEAJETS με μερίδιο [25-35]% και η ΖΑΝΤΕ με μερίδιο [15-25]%. Την επόμενη χρονιά (2017) η ενιαία οντότητα εξακολουθεί να βρίσκεται στην πρώτη θέση, ωστόσο, το μερίδιό της έχει μειωθεί κατά έξι ποσοστιαίες μονάδες και ανέρχεται πλέον σε [35-45]%, ενώ ενισχύεται το μερίδιο του ανταγωνιστή SEAJETS, το οποίο ανέρχεται σε [25-35]%, και σημειώνεται είσοδος νέου ανταγωνιστή, της GOLDEN, η οποία αποκτά μερίδιο [5-10]%, ενώ το μερίδιο της ΖΑΝΤΕ ενισχύεται και ανέρχεται στο [15-25]%. Στην ανωτέρω αγορά δραστηριοποιείται καθ' όλη την τριετία και η ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ με αμελητέα μερίδια αγοράς. Το 2015 το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των συμμετεχουσών ανερχόταν σε [45-55]%, με το μερίδιο του δεύτερου σε θέση ανταγωνιστή SEAJETS να ανέρχεται σε [15-25]% και το μερίδιο του τρίτου σε θέση ανταγωνιστή ΖΑΝΤΕ σε [25-35]%.
461. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω και ιδίως το γεγονός ότι οι συμμετέχουσες διαχρονικά διατηρούν αθροιστικά μερίδια αγοράς μικρότερα του [45-55]% με τους δύο κυριότερους ανταγωνιστές τους να κατέχουν από κοινού αντίστοιχα μερίδια αγοράς και να δύνανται συνεπώς, να ασκήσουν ικανή ανταγωνιστική πίεση στη ενιαία οντότητα, εκτιμάται ότι η υπό κρίση συγκέντρωση δεν θα περιορίσει σημαντικά το επίπεδο ανταγωνισμού στη δρομολογιακή γραμμή Θήρα – Ίος στις αγορές θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και ΙΧ οχημάτων με την ανάπτυξη μη συντονισμένων αποτελεσμάτων.
462. Στη δρομολογιακή γραμμή Θήρα – Ίος στην αγορά των φορτηγών, με βάση στοιχεία του 2016, η ΖΑΝΤΕ με μερίδιο [45-55]% βρίσκεται στην πρώτη θέση, στη δεύτερη θέση βρίσκεται η ενιαία οντότητα με αθροιστικό μερίδιο το οποίο ανέρχεται σε [25-35]% ([0-5]% ΑΤΤΙΚΑ και [25-35]% ΗΣΥ), ενώ ακολουθεί η SEAJETS, η οποία εισήλθε το 2016 και η οποία απέκτησε από το πρώτο έτος δραστηριοποίησής της μερίδιο αγοράς [15-25]%. Το 2017

η ενιαία οντότητα εξακολουθεί να βρίσκεται στη δεύτερη θέση, το μερίδιό της έχει μειωθεί οριακά κατά 2 ποσοστιαίες μονάδες και ανέρχεται πλέον σε [25-35]%, ενώ ενισχύεται το μερίδιο του ανταγωνιστή SEAJETS το οποίο ανέρχεται σε [15-25]%, με τη ZANTE να βρίσκεται στην πρώτη θέση με μερίδιο [45-55]%. Στη δεύτερη θέση κατατάσσεται και το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των συμμετεχουσών βάσει των στοιχείων του 2015.

463. Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι η ενιαία οντότητα θα κατέχει μετά τη συγκέντρωση μερίδιο μικρότερο κατά περίπου 15 ποσοστιαίες μονάδες από τον προπορευόμενο ανταγωνιστή, την κατάταξη των συμμετεχουσών διαχρονικά στη δεύτερη και τρίτη θέση από άποψη μεριδίων, την παρουσία ενός ακόμη ισχυρού ανταγωνιστή, καθώς και ότι η δραστηριοποίηση των συμμετεχουσών σε αυτή την αγορά δεν φέρει τα χαρακτηριστικά επιχείρησης «αποστάτη» (*maverick*), εκτιμάται ότι η υπό κρίση συγκέντρωση δεν θα περιορίσει σημαντικά το επίπεδο ανταγωνισμού στη συγκεκριμένη αγορά με την ανάπτυξη μη συντονισμένων αποτελεσμάτων.
464. Στη δρομολογιακή γραμμή Ίος – Θήρα στην αγορά των επιβατών, με βάση στοιχεία του 2016, η ενιαία οντότητα βρίσκεται στην πρώτη θέση με αθροιστικό μερίδιο το οποίο ανέρχεται σε [55-65]% ([10-15]% ATTICA και [45-55]% HSW), ενώ ακολουθεί η SEAJETS με μερίδιο [25-35]% και η ZANTE με μερίδιο [5-10]%. Το 2017, παρότι η ενιαία οντότητα εξακολουθεί να βρίσκεται στην πρώτη θέση, το μερίδιό της έχει μειωθεί κατά 22 ποσοστιαίες μονάδες και ανέρχεται πλέον σε [35-45]%, ενώ μειώνεται ελαφρά και το μερίδιο του ανταγωνιστή SEAJETS, το οποίο και ανέρχεται σε [25-35]%, σημειώνεται δε είσοδος νέου ανταγωνιστή, της GOLDEN, η οποία αποκτά μερίδιο [15-25]%, ενώ το μερίδιο της ZANTE παραμένει σταθερά στο [5-10]%. Περαιτέρω, στη διετία 2015 με 2017 το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των συμμετεχουσών μειώνεται, εκκινώντας από [55-65]% το 2015 και φθάνοντας το [55-65]% το 2016 και [35-45]% το 2017.
465. Στην ίδια δρομολογιακή γραμμή στην αγορά των ΙΧ οχημάτων, με βάση στοιχεία του 2016, η ενιαία οντότητα βρίσκεται στην πρώτη θέση με αθροιστικό μερίδιο το οποίο ανέρχεται σε [75-85]% ([35-45]% ATTICA και [35-45]% HSW), ενώ ακολουθεί η SEAJETS με μερίδιο [15-25]% και η ZANTE με μερίδιο [5-10]%. Το 2017, παρότι η ενιαία οντότητα εξακολουθεί να βρίσκεται στην πρώτη θέση, το μερίδιό της έχει μειωθεί κατά 21 ποσοστιαίες μονάδες και ανέρχεται πλέον σε [55-65]%, ενώ ενισχύεται το μερίδιο του ανταγωνιστή SEAJETS, το οποίο ανέρχεται σε [15-25]%, και σημειώνεται είσοδος νέου ανταγωνιστή, της GOLDEN, η οποία αποκτά μερίδιο [15-25]%, με το μερίδιο της ZANTE να ενισχύεται οριακά και να ανέρχεται στο [5-10]%. Περαιτέρω, στη διετία 2015 με 2017 το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των συμμετεχουσών μειώνεται, εκκινώντας από [65-75]% το 2015 και φθάνοντας το [75-85]% το 2016 και [55-65]% το 2017.
466. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω και ιδίως το μερίδιο αγοράς της ενιαίας οντότητας ανερχόμενο σε [55-65]% στην αγορά μεταφοράς επιβατών και [75-85]% στην αγορά μεταφοράς οχημάτων ΙΧ βάσει των στοιχείων του 2016, μερίδιο το οποίο είναι διπλάσιο από τον επόμενο ανταγωνιστή, το υψηλό επαυξητικό μερίδιο ([35-45]- [45-55] ποσοστιαίες μονάδες) και τη διατήρηση αθροιστικά υψηλών μεριδίων αγοράς από τις συμμετέχουσες κατά τα έτη 2015 και 2016, παρά την αυξανόμενη ανταγωνιστική πίεση, που οδήγησε σε πτώση του μεριδίου της το 2017, καθώς και κυρίως το γεγονός ότι τα προϊόντα των συμμετεχουσών

δεν εμπίπτουν σε αισθητά διαφοροποιημένες κατηγορίες και θα μπορούσαν να θεωρηθούν ιδιαίτερα αποτελεσματικά υποκατάστατα, εκτιμάται ότι η υπό κρίση συγκέντρωση θα οδηγήσει στην απόκτηση ατομικής δεσπόζουσας θέσης από τη ενιαία οντότητα στη δρομολογιακή γραμμή Ίος - Θήρα στις αγορές θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και ΙΧ οχημάτων.

467. Στη δρομολογιακή γραμμή Ίος – Θήρα στην αγορά των φορτηγών, με βάση στοιχεία του 2016, η ενιαία οντότητα βρίσκεται στην πρώτη θέση με αθροιστικό μερίδιο το οποίο ανέρχεται σε [65-75]% ([25-35]% ΑΤΤΙΚΑ και [35-45]% ΗΣW), ενώ ακολουθεί η ΖΑΝΤΕ με μερίδιο αγοράς [15-25]% και η SEAJETS, η οποία εισήλθε το 2016 και η οποία απέκτησε μερίδιο αγοράς [5-10]%. Το 2017 η ενιαία οντότητα εξακολουθεί να βρίσκεται στην πρώτη θέση, αλλά το μερίδιο αγοράς της έχει μειωθεί κατά 14 ποσοστιαίες μονάδες και ανέρχεται σε [55-65]%, ακολουθεί η ΖΑΝΤΕ με ενισχυμένο μερίδιο [25-35]% και η SEAJETS ομοίως με ενισχυμένο μερίδιο [15-25]%. Στην αγορά των φορτηγών δεν δραστηριοποιείται η εταιρία GOLDEN, η οποία εισήλθε στην εν λόγω δρομολογιακή γραμμή το 2017, εξυπηρετώντας όμως μόνον επιβάτες και ΙΧ οχήματα. Περαιτέρω, το 2015 το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των συμμετεχουσών ανερχόταν σε [65-75]%, με το μερίδιο του επόμενου ανταγωνιστή ΖΑΝΤΕ να ανέρχεται σε [25-35]%.
468. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω και ιδίως το μερίδιο αγοράς της ενιαίας οντότητας ανερχόμενο σε [65-75]% βάσει στοιχείων του 2016, μερίδιο υπερδιπλάσιο από τον επόμενο ανταγωνιστή, το υψηλό επαυξητικό μερίδιο ([35-45] ποσοστιαίες μονάδες), τη διατήρηση διαχρονικά αθροιστικά υψηλών μεριδίων αγοράς από τις συμμετέχουσες και τον ήπιο βαθμό ανταγωνιστικής πίεσης που θα δέχεται η ενιαία οντότητα, καθώς και κυρίως το γεγονός ότι τα προϊόντα των συμμετεχουσών δεν εμπίπτουν σε αισθητά διαφοροποιημένες κατηγορίες και θα μπορούσαν να θεωρηθούν ιδιαίτερα αποτελεσματικά υποκατάστατα, εκτιμάται ότι η υπό κρίση συγκέντρωση θα οδηγήσει στην απόκτηση ατομικής δεσπόζουσας θέσης από τη ενιαία οντότητα στη δρομολογιακή γραμμή Ίος - Θήρα στην αγορά μεταφοράς φορτηγών.
469. Στη δρομολογιακή γραμμή Κουφονήσια – Νάξος στην αγορά των επιβατών, με βάση στοιχεία του 2016, η ενιαία οντότητα βρίσκεται στην πρώτη θέση με αθροιστικό μερίδιο το οποίο ανέρχεται σε [55-65]% ([35-45]% ΑΤΤΙΚΑ και [15-25]% ΗΣW), ενώ ακολουθεί η ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ με μερίδιο [35-45]% και η SEAJETS με αμελητέο μερίδιο [0-5]%. Η ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ εκτελεί το δρομολόγιο αυτό με το μοναδικό πλοίο το οποίο διαθέτει, το Express Scopelitis, το οποίο έχει χωρητικότητα 340 άτομα και 12 αυτοκίνητα⁶⁶⁰, δηλαδή υποπολλαπλάσια της αντίστοιχης χωρητικότητας των πλοίων των ΑΤΤΙΚΑ και ΗΣW. Περαιτέρω, η μέγιστη ταχύτητα την οποία μπορεί να αναπτύξει είναι 12,5 μίλια/ώρα, δηλαδή περίπου μισή από τα πλοία των ΑΤΤΙΚΑ και ΗΣW [βλ. σχετικά Παράρτημα 7]. Πρόκειται συνεπώς για έναν ανταγωνιστή, πολύ μικρότερου μεγέθους, με τελείως διαφορετικά χαρακτηριστικά και άρα περιορισμένες δυνατότητες υποκατάστασης των υπηρεσιών της ενιαίας οντότητας και αύξησης της προσφοράς του σε περίπτωση αύξησης των τιμών από αυτή. Το 2017 η ενιαία οντότητα εξακολουθεί να βρίσκεται στην πρώτη θέση με μερίδιο [55-65]%, ενώ το μερίδιο αγοράς της ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ έχει μειωθεί ελαφρά και ανέρχεται

⁶⁶⁰ Βλ. την ιστοσελίδα της εταιρίας <http://www.smallcycladeslines.gr>

σε [25-35]%, μείωση την οποία μάλλον καρπώνεται η SEAJETS της οποίας το μερίδιο διπλασιάζεται και ανέρχεται σε [5-10]%.

470. Στην ίδια δρομολογιακή γραμμή στην αγορά των ΙΧ οχημάτων, με βάση στοιχεία του 2016, η ενιαία οντότητα βρίσκεται στην πρώτη θέση με αθροιστικό μερίδιο το οποίο ανέρχεται σε [55-65]% ([35-45]% ΑΤΤΙΚΑ και [15-25]% ΗΣΥ), ενώ ακολουθεί η ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ με μερίδιο [35-45]% και η SEAJETS με αμελητέο μερίδιο [0-5]%. Το 2017 η ενιαία οντότητα εξακολουθεί να βρίσκεται στην πρώτη θέση με το μερίδιό της να έχει ενισχυθεί και να ανέρχεται πλέον σε [65-75]%, ενώ το μερίδιο αγοράς της ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ έχει μειωθεί και ανέρχεται σε [25-35]%.
471. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω και ιδίως το μερίδιο αγοράς της ενιαίας οντότητας ανερχόμενο σε [55-65]% στη μεταφορά επιβατών και σε [55-65]% στη μεταφορά ΙΧ οχημάτων, το υψηλό επαυξητικό μερίδιο ([15-25]-[15-25] ποσοστιαίες μονάδες), τη διατήρηση διαχρονικά αθροιστικά υψηλών μεριδίων αγοράς από τις συμμετέχουσες, την απόσταση από τον επόμενο ανταγωνιστή (άνω των [15-25] ποσοστιαίων μονάδων), τη χαμηλή υποκαταστασιμότητα με τον ανταγωνιστή αυτό, την έλλειψη εισόδου νέου ανταγωνιστή, καθώς και ιδίως το γεγονός ότι τα προϊόντα των συμμετεχουσών δεν εμπίπτουν σε αισθητά διαφοροποιημένες κατηγορίες και θα μπορούσαν να θεωρηθούν ιδιαίτερα αποτελεσματικά υποκατάστατα, εκτιμάται ότι η υπό κρίση συγκέντρωση θα οδηγήσει στην απόκτηση ατομικής δεσπόζουσας θέσης από τη ενιαία οντότητα στη δρομολογιακή γραμμή Κουφονήσια – Νάξος στις αγορές θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και των ΙΧ οχημάτων.
472. Στη δρομολογιακή γραμμή Κουφονήσια – Νάξος στην αγορά των φορτηγών, με βάση στοιχεία του 2016, δραστηριοποιείται η ενιαία οντότητα με μερίδιο [95-100]% ([75-85]% ΑΤΤΙΚΑ και [15-25]% ΗΣΥ), ενώ η SEAJETS έχει αμελητέο μερίδιο [0-5]%. Αντίστοιχη είναι η εικόνα για το 2017 με το μερίδιο της SEAJETS να ανέρχεται σε [0-5]%.
473. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω καθώς και ιδίως το γεγονός ότι τα προϊόντα των συμμετεχουσών δεν εμπίπτουν σε αισθητά διαφοροποιημένες κατηγορίες και θα μπορούσαν να θεωρηθούν ιδιαίτερα αποτελεσματικά υποκατάστατα, εκτιμάται ότι στην αγορά αυτή η υπό κρίση συγκέντρωση θα οδηγήσει στην ενίσχυση της δεσπόζουσας θέσης της ενιαίας οντότητας και τη δημιουργία μονοπωλίου λόγω της συγκέντρωσης των δύο μοναδικών ανταγωνιστών.
474. Στη δρομολογιακή γραμμή Νάξος - Κουφονήσια στην αγορά των επιβατών, με βάση στοιχεία του 2016, η ενιαία οντότητα βρίσκεται στην πρώτη θέση με αθροιστικό μερίδιο το οποίο ανέρχεται σε [55-65]% ([25-35]% ΑΤΤΙΚΑ και [15-25]% ΗΣΥ), ενώ ακολουθεί η ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ με μερίδιο [35-45]% και η SEAJETS με μερίδιο [0-5]%. Το 2017 η ενιαία οντότητα εξακολουθεί να βρίσκεται στην πρώτη θέση με ενισχυμένο μερίδιο [55-65]%, το μερίδιο αγοράς της ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ έχει μειωθεί και ανέρχεται σε [25-35]%, ενώ της SEAJETS ενισχύεται ελαφρά και ανέρχεται σε [0-5]%.
475. Στην ίδια δρομολογιακή γραμμή στην αγορά των ΙΧ οχημάτων, με βάση στοιχεία του 2016, η ενιαία οντότητα βρίσκεται στην πρώτη θέση με αθροιστικό μερίδιο το οποίο ανέρχεται σε [55-65]% ([25-35]% ΑΤΤΙΚΑ και [15-25]% ΗΣΥ), ενώ ακολουθεί η ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ με μερίδιο [35-45]% και η SEAJETS με μερίδιο [0-5]%. Το 2017 η ενιαία οντότητα

- εξακολουθεί να βρίσκεται στην πρώτη θέση και το μερίδιό της έχει ενισχυθεί και ανέρχεται σε [55-65]%, ενώ της ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ έχει μειωθεί και ανέρχεται σε [35-45]%.
476. Αντίστοιχα με τα προαναφερθέντα για την αγορά των επιβατών για τη δρομολογιακή γραμμή Κουφονήσια – Νάξος, η ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ είναι ανταγωνιστής πολύ μικρότερου μεγέθους, με τελείως διαφορετικά χαρακτηριστικά και άρα περιορισμένες δυνατότητες υποκατάστασης των υπηρεσιών της ενιαίας οντότητας και αύξησης της προσφοράς του σε περίπτωση αύξησης των τιμών από αυτή.
477. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω και ιδίως το μερίδιο αγοράς της ενιαίας οντότητας ανερχόμενο βάσει των στοιχείων του 2016 σε [55-65]% στην αγορά μεταφοράς επιβατών και [55-65]% στην αγορά μεταφοράς ΙΧ οχημάτων, την απόσταση από τον επόμενο ανταγωνιστή (άνω των 20 ποσοστιαίων μονάδων ή οριακά 15 στα ΙΧ οχήματα), τη χαμηλή υποκαταστασιμότητα με τον ανταγωνιστή αυτό, το υψηλό επαυξητικό μερίδιο ([15-25]-[15-25] ποσοστιαίες μονάδες) και την έλλειψη αποτελεσματικής εισόδου νέου ανταγωνιστή, καθώς και κυρίως γεγονός ότι τα προϊόντα των συμμετεχουσών δεν εμπίπτουν σε αισθητά διαφοροποιημένες κατηγορίες και θα μπορούσαν να θεωρηθούν ιδιαίτερα αποτελεσματικά υποκατάστατα, εκτιμάται ότι η υπό κρίση συγκέντρωση θα οδηγήσει στην απόκτηση ατομικής δεσπόζουσας θέσης από τη ενιαία οντότητα στη δρομολογιακή γραμμή Νάξος - Κουφονήσια στις αγορές θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και των ΙΧ οχημάτων.
478. Στη δρομολογιακή γραμμή Νάξος – Κουφονήσια στην αγορά των φορτηγών, με βάση στοιχεία του 2016, η ενιαία οντότητα αποκτά μερίδιο 100% (ΑΤΤΙΚΑ [75-85]% και ΗΣΥ [15-25]%). Αντίστοιχη είναι η εικόνα για το 2017.
479. Συνεπώς στην αγορά αυτή λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω καθώς και κυρίως γεγονός ότι τα προϊόντα των συμμετεχουσών δεν εμπίπτουν σε αισθητά διαφοροποιημένες κατηγορίες και θα μπορούσαν να θεωρηθούν ιδιαίτερα αποτελεσματικά υποκατάστατα, εκτιμάται ότι η υπό κρίση συγκέντρωση θα οδηγήσει στην ενίσχυση της δεσπόζουσας θέσης της ενιαίας οντότητας και τη δημιουργία μονοπωλίου λόγω της συγκέντρωσης των δύο μοναδικών ανταγωνιστών.
480. Στη δρομολογιακή γραμμή Νάξος – Αμοργός στην αγορά των επιβατών, με βάση στοιχεία του 2016, η ενιαία οντότητα βρίσκεται στην πρώτη θέση με αθροιστικό μερίδιο το οποίο ανέρχεται σε [55-65]% ([35-45]% ΑΤΤΙΚΑ και [15-25]% ΗΣΥ), ενώ ακολουθεί η ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ με μερίδιο [25-35]% και η SEA JETS με μερίδιο [5-10]%. Το 2017 η ενιαία οντότητα εξακολουθεί να βρίσκεται στην πρώτη θέση με ελαφρώς ενισχυμένο μερίδιο [55-65]%, ενώ το μερίδιο αγοράς της ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ έχει μειωθεί και ανέρχεται σε [15-25]%, ενώ της SEA JETS ενισχύεται ελαφρά και ανέρχεται σε [10-15]%.
481. Στην ίδια δρομολογιακή γραμμή στην αγορά των οχημάτων, με βάση στοιχεία του 2016, η ενιαία οντότητα βρίσκεται στην πρώτη θέση με αθροιστικό μερίδιο το οποίο ανέρχεται σε [75-85]% ([55-65]% ΑΤΤΙΚΑ και [15-25]% ΗΣΥ), ενώ ακολουθεί η ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ με μερίδιο [15-25]% και η SEA JETS με αμελητέο μερίδιο [0-5]%. Το 2017 η ενιαία οντότητα εξακολουθεί να βρίσκεται στην πρώτη θέση και το μερίδιό της να ενισχύεται και να ανέρχεται σε [85-95]%, ενώ της ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ έχει μειωθεί και ανέρχεται σε [10-15]%. Αντίστοιχα με τα προαναφερθέντα επί της αγοράς των επιβατών για τη δρομολογιακή

γραμμή Κουφονήσια – Νάξος η ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ είναι ανταγωνιστής πολύ μικρότερου μεγέθους, με τελείως διαφορετικά χαρακτηριστικά και άρα περιορισμένες δυνατότητες υποκατάστασης των υπηρεσιών της ενιαίας οντότητας και αύξησης της προσφοράς του σε περίπτωση αύξησης των τιμών από αυτή.

482. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω και ιδίως το μερίδιο αγοράς της ενιαίας οντότητας ανερχόμενο σε [55-65]% στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και [75-85]% στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς ΙΧ οχημάτων, το υψηλό επαυξητικό μερίδιο ([15-25] ποσοστιαίες μονάδες), την απόσταση από τον επόμενο ανταγωνιστή (άνω των [15-25] ποσοστιαίων μονάδων), τη χαμηλή υποκαταστασιμότητα με τον ανταγωνιστή αυτό και την έλλειψη εισόδου νέου ανταγωνιστή, καθώς και κυρίως το γεγονός ότι τα προϊόντα των συμμετεχουσών δεν εμπίπτουν σε αισθητά διαφοροποιημένες κατηγορίες και θα μπορούσαν να θεωρηθούν ιδιαίτερα αποτελεσματικά υποκατάστατα, εκτιμάται ότι η υπό κρίση συγκέντρωση θα οδηγήσει στην δημιουργία ή/και ενίσχυση ατομικής δεσπόζουσας θέσης της ενιαίας οντότητας στη δρομολογιακή γραμμή Νάξος – Αμοργός στις αγορές θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και των ΙΧ οχημάτων.
483. Στη δρομολογιακή γραμμή Νάξος – Αμοργός στην αγορά των φορτηγών, με βάση στοιχεία του 2016, η ενιαία οντότητα αποκτά μερίδιο 100% (ATTICA [85-95]% και HSW [5-10]%). Αντίστοιχη είναι η εικόνα για το 2017, με ένα αμελητέο μερίδιο ύψους [0-5]% να κατέχεται από τη SEAJETS.
484. Συνεπώς, στην αγορά αυτή λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω καθώς και ιδίως το γεγονός ότι τα προϊόντα των συμμετεχουσών δεν εμπίπτουν σε αισθητά διαφοροποιημένες κατηγορίες και θα μπορούσαν να θεωρηθούν ιδιαίτερα αποτελεσματικά υποκατάστατα, εκτιμάται ότι η υπό κρίση συγκέντρωση θα οδηγήσει στην ενίσχυση της δεσπόζουσας θέσης της ενιαίας οντότητας και τη δημιουργία μονοπωλίου λόγω της συγκέντρωσης των δύο μοναδικών ανταγωνιστών.
485. Στη δρομολογιακή γραμμή Θήρα - Νάξος στην αγορά των επιβατών, η ενιαία οντότητα βρίσκεται στην πρώτη θέση με αθροιστικό μερίδιο το οποίο ανέρχεται βάσει των στοιχείων του 2017⁶⁶¹ σε [65-75]% ([45-55]% ATTICA και [15-25]% HSW), ενώ ακολουθεί η SEAJETS με μερίδιο [15-25]% και η GOLDEN με μερίδιο [5-10]%. Το αθροιστικό μερίδιο των συμμετεχουσών στην ανωτέρω αγορά έχει μειωθεί οριακά κατά 6 ποσοστιαίες μονάδες σε σύγκριση με το 2015, οπότε ανερχόταν σε [75-85]% ([65-75]% ATTICA και [0-5]% HSW), ενώ το μερίδιο αγοράς της SEAJETS παραμένει σταθερό.
486. Στην ίδια δρομολογιακή γραμμή στην αγορά των οχημάτων, με βάση στοιχεία του 2017, η ενιαία οντότητα βρίσκεται στην πρώτη θέση με αθροιστικό μερίδιο το οποίο ανέρχεται σε [75-85]% ([65-75]% ATTICA και [15-25]% HSW), ενώ ακολουθεί η SEAJETS με μερίδιο [5-10]% και η GOLDEN με μερίδιο [5-10]%. Το μερίδιο της γνωστοποιούσας στην ανωτέρω αγορά έχει μειωθεί σε σύγκριση με το 2015, οπότε ανερχόταν σε [85-95]%, όπως και το μερίδιο αγοράς της SEAJETS το οποίο το 2015 ανερχόταν σε [5-10]%.

⁶⁶¹ Η HSW δεν δραστηριοποιούνταν στην εν λόγω αγορά το 2016.

487. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω και ιδίως το μερίδιο αγοράς της ενιαίας οντότητας ανερχόμενο σε [65-75]% στην αγορά μεταφοράς επιβατών και [75-85]% στην αγορά μεταφοράς ΙΧ οχημάτων, το υψηλό επαυξητικό μερίδιο ([15-25] και [15-25] ποσοστιαίες μονάδες αντίστοιχα), και την απόσταση από τον επόμενο ανταγωνιστή (άνω των [15-25] ποσοστιαίων μονάδων), καθώς και κυρίως το γεγονός ότι τα προϊόντα των συμμετεχουσών δεν εμπίπτουν σε αισθητά διαφοροποιημένες κατηγορίες και θα μπορούσαν να θεωρηθούν ιδιαίτερα αποτελεσματικά υποκατάστατα, εκτιμάται ότι η υπό κρίση συγκέντρωση θα οδηγήσει στην δημιουργία ή/και ενίσχυση ατομικής δεσπόζουσας θέσης της ενιαίας οντότητας στη δρομολογιακή γραμμή Θήρα - Νάξος στις αγορές θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και των ΙΧ οχημάτων.
488. Στη δρομολογιακή γραμμή Θήρα - Νάξος στην αγορά των φορτηγών, με βάση στοιχεία του 2017⁶⁶², η ενιαία οντότητα αποκτά μερίδιο 100% (ATTICA [75-85]% και HSW [15-25]%).
489. Συνεπώς, στην αγορά αυτή λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω καθώς και κυρίως το γεγονός ότι τα προϊόντα των συμμετεχουσών δεν εμπίπτουν σε αισθητά διαφοροποιημένες κατηγορίες και θα μπορούσαν να θεωρηθούν ιδιαίτερα αποτελεσματικά υποκατάστατα, εκτιμάται ότι η υπό κρίση συγκέντρωση θα οδηγήσει στην ενίσχυση της δεσπόζουσας θέσης της ενιαίας οντότητας και τη δημιουργία μονοπωλίου λόγω της συγκέντρωσης των δύο μοναδικών ανταγωνιστών.
490. Στη δρομολογιακή γραμμή Νάξος - Θήρα στην αγορά των επιβατών, η ενιαία οντότητα βρίσκεται στην πρώτη θέση με αθροιστικό μερίδιο το οποίο ανέρχεται βάσει των στοιχείων του 2017⁶⁶³ σε [65-75]% ([55-65]% ATTICA και [5-10]% HSW), ενώ ακολουθεί η SEAJETS με μερίδιο [15-25]% και η GOLDEN με μερίδιο [10-15]%. Το αθροιστικό μερίδιο των συμμετεχουσών στην ανωτέρω αγορά έχει μειωθεί κατά [10-15] ποσοστιαίες μονάδες σε σύγκριση με το 2015, οπότε ανερχόταν σε [75-85]% ([75-85]% ATTICA και [0-5]% HSW), ενώ το μερίδιο αγοράς της SEAJETS παραμένει σταθερό, της τάξης του [15-25]% το 2015.
491. Στην ίδια δρομολογιακή γραμμή στην αγορά των οχημάτων, με βάση στοιχεία του 2017, η ενιαία οντότητα βρίσκεται στην πρώτη θέση με αθροιστικό μερίδιο το οποίο ανέρχεται σε [75-85]% ([65-75]% ATTICA και [10-15]% HSW), ενώ ακολουθεί η GOLDEN με μερίδιο [10-15]% και η SEAJETS με μερίδιο [5-10]%. Το μερίδιο της γνωστοποιούσας στην ανωτέρω αγορά έχει μειωθεί σε σύγκριση με το 2015, οπότε ανερχόταν σε [85-95]%, ενώ το μερίδιο αγοράς της SEAJETS έχει αυξηθεί οριακά κατά [0-5] ποσοστιαίες μονάδες σε σύγκριση με το 2015.
492. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω και ιδίως το μερίδιο αγοράς της ενιαίας οντότητας ανερχόμενο σε [65-75]% στην αγορά μεταφοράς επιβατών και [75-85]% στην αγορά μεταφοράς ΙΧ οχημάτων και την απόσταση από τον επόμενο ανταγωνιστή (άνω των [15-25] ποσοστιαίων μονάδων), καθώς και κυρίως το γεγονός ότι τα προϊόντα των συμμετεχουσών δεν εμπίπτουν σε αισθητά διαφοροποιημένες κατηγορίες και θα μπορούσαν να θεωρηθούν ιδιαίτερα αποτελεσματικά υποκατάστατα, εκτιμάται ότι η υπό κρίση συγκέντρωση θα

⁶⁶² Η HSW δεν δραστηριοποιούνταν στην εν λόγω αγορά το 2016, ενώ το 2015 δραστηριοποιούνταν με ταχύπλοο.

⁶⁶³ Η HSW δεν δραστηριοποιούνταν στην εν λόγω αγορά το 2016.

οδηγήσει στην ενίσχυση ατομικής δεσπόζουσας θέσης της ενιαίας οντότητας στη δρομολογιακή γραμμή Νάξος – Θήρα στις αγορές θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και των ΙΧ οχημάτων.

493. Στη δρομολογιακή γραμμή Νάξος - Θήρα στην αγορά των φορτηγών, με βάση στοιχεία του 2017⁶⁶⁴, η ενιαία οντότητα αποκτά μερίδιο 100% (ATTICA [65-75]% και [25-35]% HSW).
494. Συνεπώς, λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω καθώς και κυρίως το γεγονός ότι τα προϊόντα των συμμετεχουσών δεν εμπίπτουν σε αισθητά διαφοροποιημένες κατηγορίες και θα μπορούσαν να θεωρηθούν ιδιαίτερα αποτελεσματικά υποκατάστατα, εκτιμάται ότι στην αγορά αυτή η υπό κρίση συγκέντρωση θα οδηγήσει στην ενίσχυση της δεσπόζουσας θέσης της ενιαίας οντότητας και τη δημιουργία μονοπωλίου λόγω της συγκέντρωσης των δύο μοναδικών ανταγωνιστών.
495. Στη δρομολογιακή γραμμή Αμοργός – Κουφονήσια στην αγορά των επιβατών, με βάση στοιχεία του 2016, η ενιαία οντότητα βρίσκεται στην πρώτη θέση με αθροιστικό μερίδιο το οποίο ανέρχεται σε [35-45]% ([15-25]% ATTICA και [15-25]% HSW), ενώ ακολουθεί η ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ με μερίδιο [35-45]% και η SEAJETS με μερίδιο [15-25]%. Το 2017 η ενιαία οντότητα βρίσκεται στη δεύτερη θέση με μερίδιο [35-45]%, ενώ στην πρώτη θέση βρίσκεται η ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ με μερίδιο [35-45]% και στη τρίτη θέση η SEAJETS με μερίδιο [15-25]%.
496. Στην ίδια δρομολογιακή γραμμή στην αγορά των ΙΧ οχημάτων, με βάση στοιχεία του 2016, η ενιαία οντότητα βρίσκεται στην πρώτη θέση με αθροιστικό μερίδιο το οποίο ανέρχεται σε [55-65]% ([25-35]% ATTICA και [15-25]% HSW), ενώ ακολουθεί η ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ με μερίδιο [35-45]%. Το 2017 η ενιαία οντότητα έχει μερίδιο [55-65]% και ακολουθεί η ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ με μερίδιο [35-45]% και η SEAJETS με αμελητέο μερίδιο [0-5]%.
497. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω στοιχεία και ιδίως το μερίδιο αγοράς της ενιαίας οντότητας ανερχόμενο σε [35-45]%- [55-65]%, και την διαχρονικά ανεπαίσθητη απόσταση μεταξύ των αθροιστικών μεριδίων των συμμετεχουσών και του επόμενου σε σειρά ανταγωνιστή, παρά την χαμηλή μεταξύ τους υποκαταστασιμότητα, εκτιμάται ότι η υπό κρίση συγκέντρωση δεν θα οδηγήσει στην απόκτηση ατομικής δεσπόζουσας θέσης από τη ενιαία οντότητα στη δρομολογιακή γραμμή Αμοργός - Κουφονήσια στις αγορές των θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και των ΙΧ οχημάτων.
498. Στη δρομολογιακή γραμμή Αμοργός - Κουφονήσια στην αγορά των φορτηγών, με βάση στοιχεία του 2017, η ενιαία οντότητα αποκτά μερίδιο 100% (ATTICA [45-55]% και HSW [45-55]%).
499. Συνεπώς λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω καθώς και κυρίως το γεγονός ότι τα προϊόντα των συμμετεχουσών δεν εμπίπτουν σε αισθητά διαφοροποιημένες κατηγορίες και θα μπορούσαν να θεωρηθούν ιδιαίτερα αποτελεσματικά υποκατάστατα, εκτιμάται ότι στην αγορά αυτή η υπό κρίση συγκέντρωση θα οδηγήσει στην απόκτηση δεσπόζουσας θέσης από την ενιαία

⁶⁶⁴ Η HSW δεν δραστηριοποιούνταν στην εν λόγω αγορά το 2016, ενώ το 2015 δραστηριοποιούνταν με ταχύπλοο.

- οντότητα και τη δημιουργία μονοπωλίου λόγω της συγκέντρωσης των δύο μοναδικών ανταγωνιστών.
500. Στη δρομολογιακή γραμμή Κουφονήσια – Αμοργός, στην αγορά των επιβατών, με βάση στοιχεία του 2016 η ενιαία οντότητα βρίσκεται στην δεύτερη θέση με αθροιστικό μερίδιο το οποίο ανέρχεται σε [35-45]% ([15-25]% ΑΤΤΙΚΑ και [15-25]% ΗΣW). Στην πρώτη θέση βρίσκεται η ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ με μερίδιο [35-45]% και στην τρίτη θέση η SEAJETS με μερίδιο [10-15]%. Το 2017 η ενιαία οντότητα βρίσκεται στην πρώτη θέση με μερίδιο [45-55]% και ακολουθεί η ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ με μερίδιο [25-35]% και η SEAJETS με μερίδιο [15-25]%.
501. Στην ίδια δρομολογιακή γραμμή στην αγορά των ΙΧ οχημάτων, με βάση στοιχεία του 2016, η ενιαία οντότητα βρίσκεται στην δεύτερη θέση με αθροιστικό μερίδιο το οποίο ανέρχεται σε [45-55]% ([25-35]% ΑΤΤΙΚΑ και [15-25]% ΗΣW). Στην πρώτη θέση βρίσκεται η ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ με μερίδιο [45-55]% και η SEAJETS με αμελητέο μερίδιο [0-5]%. Το 2017 η ενιαία οντότητα βρίσκεται στην πρώτη θέση με μερίδιο [55-65]% και ακολουθεί η ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ με μερίδιο [35-45]%.
502. Βάσει των ανωτέρω και ιδίως του γεγονότος ότι η ενιαία οντότητα θα κατέχει μετά τη συγκέντρωση μερίδιο μικρότερο από τον προπορευόμενο ανταγωνιστή, ενός ανταγωνιστή ο οποίος παρά την χαμηλή μεταξύ τους υποκαταστασιμότητα διατηρεί υψηλά μερίδια αγοράς στις υπό εξέταση αγορές, καθώς και των διακυμάνσεων των μεριδίων μεταξύ των ανταγωνιστών, εκτιμάται ότι η υπό κρίση συγκέντρωση δεν θα οδηγήσει στην δημιουργία ατομικής δεσπόζουσας θέσης της ενιαίας οντότητας στη δρομολογιακή γραμμή Κουφονήσια - Αμοργός στις αγορές θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και των ΙΧ οχημάτων.
503. Στη δρομολογιακή γραμμή Κουφονήσια – Αμοργός στην αγορά των φορτηγών, με βάση στοιχεία του 2016, η ενιαία οντότητα αποκτά μερίδιο 100% (ΑΤΤΙΚΑ [75-85]% και ΗΣW [15-25]%), ενώ όμοια είναι η εικόνα για το 2017.
504. Συνεπώς, λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω καθώς και κυρίως το γεγονός ότι τα προϊόντα των συμμετεχουσών δεν εμπίπτουν σε αισθητά διαφοροποιημένες κατηγορίες και θα μπορούσαν να θεωρηθούν ιδιαίτερα αποτελεσματικά υποκατάστατα, εκτιμάται ότι στην αγορά αυτή η υπό κρίση συγκέντρωση θα οδηγήσει στην ενίσχυση της δεσπόζουσας θέσης της ενιαίας οντότητας και τη δημιουργία μονοπωλίου λόγω της συγκέντρωσης των δύο μοναδικών ανταγωνιστών.
505. Στη δρομολογιακή γραμμή Ίος – Νάξος στην αγορά των επιβατών, με βάση στοιχεία του 2016, η ενιαία οντότητα βρίσκεται στην δεύτερη θέση με αθροιστικό μερίδιο αγοράς το οποίο ανέρχεται σε [45-55]% ([25-35]% ΑΤΤΙΚΑ και [15-25]% ΗΣW), ενώ προηγείται η SEAJETS με μερίδιο [45-55]%. Το 2017 εισέρχεται στην αγορά η GOLDEN, η οποία αποκτά μερίδιο [15-25]%, ενώ το αθροιστικό μερίδιο των συμμετεχουσών ανέρχεται σε [35-45]% και η SEAJETS παραμένει στην πρώτη θέση με μερίδιο αγοράς [45-55]%. Στη διετία 2015 με 2017 το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των συμμετεχουσών μειώνεται, εκκινώντας από [65-75]% το 2015 και φθάνοντας στο [45-55]% το 2016 και [35-45]% το 2017.

506. Στην ίδια δρομολογιακή γραμμή στην αγορά των ΙΧ οχημάτων, με βάση στοιχεία του 2016, η ενιαία οντότητα βρίσκεται στην πρώτη θέση με αθροιστικό μερίδιο το οποίο ανέρχεται σε [45-55]% ([35-45]% ATTICA και [10-15]% HSW), ενώ ακολουθεί η SEAJETS με μερίδιο [45-55]%. Το 2017 εισέρχεται στην αγορά η GOLDEN, η οποία αποκτά μερίδιο [15-25]%, ενώ το αθροιστικό μερίδιο των συμμετεχουσών ανέρχεται σε [35-45]%, με τη SEAJETS να βρίσκεται στην πρώτη θέση με μερίδιο [35-45]%. Στη διετία 2015 με 2017 το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των συμμετεχουσών μειώνεται, εκκινώντας από [65-75]% το 2015 και φθάνοντας στο [45-55]% το 2016 και [35-45]% το 2017.
507. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω και ιδίως το γεγονός ότι η ενιαία οντότητα θα κατέχει μετά τη συγκέντρωση μερίδιο μικρότερο από τον προπορευόμενο ανταγωνιστή, έστω και οριακά με διαφορά [0-5]- [0-5] ποσοστιαίες μονάδες, με τον οποίο εναλλάσσονται στην πρώτη και δεύτερη θέση στις αγορές, καθώς και τη διαχρονική (2015-2017) και υψηλή μείωση του αθροιστικού μεριδίου των συμμετεχουσών ([25-35] – [25-35] ποσοστιαίες μονάδες), εκτιμάται ότι η υπό κρίση συγκέντρωση δεν θα οδηγήσει στην δημιουργία ατομικής δεσπόζουσας θέσης της ενιαίας οντότητας στη δρομολογιακή γραμμή Ίος - Νάξος στις αγορές θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και των ΙΧ οχημάτων.
508. Στη δρομολογιακή γραμμή Ίος – Νάξος στην αγορά των φορτηγών, με βάση στοιχεία του 2016, η ενιαία οντότητα κατέχει μερίδιο αγοράς [75-85]% ([45-55]% ATTICA και [25-35]% HSW) και η SEAJETS, η οποία εισήλθε το 2016, έχει μερίδιο [15-25]%. Το 2017, εμφανίζεται αντίστοιχη εικόνα με τη ενιαία οντότητα να έχει μερίδιο [75-85]% και τη SEAJETS μερίδιο [15-25]%. Στη διετία 2015 με 2017 το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των συμμετεχουσών παραμένει υψηλό, αν και παρουσιάζει μείωση από 100% το 2015 σε [75-85]% το 2016 και [75-85]% το 2017.
509. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω και ιδίως τα διαχρονικά υψηλά αθροιστικά μερίδια αγοράς των συμμετεχουσών, το υψηλό επαυξητικό μερίδιο, την απόσταση της ενιαίας οντότητας από τον επόμενο ανταγωνιστή, το μικρό εναπομένον ανταγωνιστικό περιθώριο και τον μικρό βαθμό ανταγωνιστικής πίεσης που θα δέχεται η ενιαία οντότητα, εκτιμάται ότι στην αγορά αυτή η υπό κρίση συγκέντρωση θα οδηγήσει στην απόκτηση δεσπόζουσας θέσης από τη ενιαία οντότητα και τη δημιουργία μονοπωλίου.
510. Στη δρομολογιακή γραμμή Νάξος – Ίος στην αγορά των επιβατών, με βάση στοιχεία του 2016, η ενιαία οντότητα βρίσκεται στην δεύτερη θέση με μερίδιο αγοράς το οποίο ανέρχεται σε [45-55]% ([25-35]% ATTICA και [10-15]% HSW), ενώ προηγείται η SEAJETS με μερίδιο [45-55]%. Το 2017 εισέρχεται στην αγορά η GOLDEN, η οποία αποκτά μερίδιο [35-45]% και κατατάσσεται στην πρώτη θέση στην αγορά, ενώ το αθροιστικό μερίδιο των συμμετεχουσών ανέρχεται σε [25-35]% με μικρή διαφορά από το μερίδιο της SEAJETS το οποίο ανέρχεται σε [25-35]%. Στη διετία 2015 με 2017 το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των συμμετεχουσών μειώνεται αισθητά, εκκινώντας από [75-85]% το 2015 και φθάνοντας το [45-55]% το 2016 και [25-35]% το 2017.
511. Στην ίδια δρομολογιακή γραμμή στην αγορά των ΙΧ οχημάτων, με βάση στοιχεία του 2016, η ενιαία οντότητα βρίσκεται στην πρώτη θέση με μερίδιο αγοράς το οποίο ανέρχεται σε [45-55]% ([35-45]% ATTICA και [10-15]% HSW), ενώ ακολουθεί η SEAJETS με μερίδιο [45-

- 55]%. Το 2017 εισέρχεται στην αγορά η GOLDEN, η οποία αποκτά μερίδιο [35-45]% και κατατάσσεται στην πρώτη θέση στην αγορά, ενώ το αθροιστικό μερίδιο των συμμετεχουσών ανέρχεται σε [35-45]%, ενώ ακολουθεί η SEAJETS με μερίδιο αγοράς [15-25]%. Στην αγορά αυτή στη διετία 2015 με 2017 το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των συμμετεχουσών μειώνεται αισθητά, εκκινώντας από [75-85]% το 2015 και φθάνοντας στο [45-55]% το 2016 και στο [35-45]% το 2017.
512. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω και ιδίως το γεγονός ότι η ενιαία οντότητα θα κατέχει μετά τη συγκέντρωση στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών μερίδιο μικρότερο κατά περίπου [5-10] ποσοστιαίες μονάδες από τον προπορευόμενο ανταγωνιστή και στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς ΙΧ οχημάτων μερίδιο μεγαλύτερο κατά [5-10] ποσοστιαίες μονάδες από τον επόμενο ανταγωνιστή, την είσοδο ενός νέου ανταγωνιστή το 2017 ο οποίος έχει υψηλό μερίδιο και στις δύο αγορές ([35-45]-[35-45]%) με συνέπεια να κατατάσσεται στην πρώτη θέση, σε συνδυασμό με τη διαχρονική (2015-2017) και υψηλή μείωση του αθροιστικού μεριδίου αγοράς των συμμετεχουσών κατά [45-55]-[45-55] ποσοστιαίες μονάδες και τις διακυμάνσεις των μεριδίων αγοράς, εκτιμάται ότι η υπό κρίση συγκέντρωση δεν θα οδηγήσει στην δημιουργία ατομικής δεσπόζουσας θέσης της ενιαίας οντότητας στη δρομολογιακή γραμμή Νάξος - Ίος στις αγορές θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και των ΙΧ οχημάτων.
513. Στη δρομολογιακή γραμμή Νάξος - Ίος στην αγορά των φορτηγών, με βάση στοιχεία του 2016, η ενιαία οντότητα κατέχει μερίδιο αγοράς [85-95]% ([55-65]% ATTICA και [15-25]% HSW), ενώ ακολουθεί η SEAJETS, η οποία εισήλθε το 2016 και η οποία απέκτησε μερίδιο αγοράς [10-15]%. Το 2017 η ενιαία οντότητα εξακολουθεί να βρίσκεται στην πρώτη θέση, το μερίδιό της έχει μειωθεί οριακά κατά 4 ποσοστιαίες μονάδες και ανέρχεται πλέον σε [75-85]%, ενώ ενισχύεται ελαφρώς το μερίδιο του ανταγωνιστή SEAJETS το οποίο ανέρχεται σε [15-25]%. Στην αγορά αυτή κατά την τριετία 2015 - 2017 το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των συμμετεχουσών παραμένει υψηλό, με μικρές μειώσεις από 100% το 2015, σε [85-95]% το 2016 και [75-85]% το 2017.
514. Συνεπώς στην αγορά αυτή η υπό κρίση συγκέντρωση αναμένεται να οδηγήσει στη δημιουργία δεσπόζουσας θέσης, ενόψει ιδίως του υψηλού μεριδίου αγοράς που θα κατέχει μετά τη συγκέντρωση η ενιαία οντότητα, του υψηλού επαυξητικού μεριδίου και του πολύ μικρού εναπομείναντος ανταγωνιστικού περιθωρίου καθώς και των παραγόντων και συνθηκών που αναφέρονται υπό Ζ και Ι.1.1.

Θ.2.1.5. Στα δρομολόγια Τήνος/Μύκονος – από/ προς Αττική και στα ενδονησιωτικά μεταξύ Μυκόνου και Τήνου

515. Στα δρομολόγια Αττική - Τήνος και Τήνος - Αττική στις αγορές θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των μερών ανέρχεται σε κάτω του [15-25]% και για τα έτη 2015-2017, με το μερίδιο της HSW το 2015 και το 2017 να είναι μικρότερο του 5%⁶⁶⁵. Ως εκ τούτου, η ενιαία οντότητα εντάσσεται στην τρίτη θέση μετά της FAST FERRIES και GOLDEN. Για τα δρομολόγια Αττική - Μύκονος και Μύκονος - Αττική, το αθροιστικό

⁶⁶⁵ Εξαίρεση αποτελεί το δρομολόγιο από Αττική προς Τήνο το 2017, καθώς δεν δραστηριοποιούνται και οι δύο εταιρίες.

μερίδιο αγοράς των μερών ανέρχεται σε ποσοστά κάτω του [35-45]% και για τα τρία προαναφερόμενα έτη, με την ενιαία οντότητα να καταλαμβάνει βάσει των στοιχείων του 2016 την πρώτη θέση με μικρή διαφορά από τον επόμενο ανταγωνιστή (η μέγιστη κατά την τριετία διαφορά μεταξύ του αθροιστικού μεριδίου των συμμετεχουσών και του επόμενου σε μερίδιο ανταγωνιστή ανέρχεται σε 19 ποσοστιαίες μονάδες και η μικρότερη σε 3), ενώ βάσει των στοιχείων του 2017 στη διαδρομή Μύκονος – Αττική χάνει την πρώτη θέση και κατατάσσεται στην τρίτη θέση μαζί με τη GOLDEN. Περαιτέρω, για τα δρομολόγια μεταξύ Μυκόνου και Τήνου, για τη διετία 2015-2016⁶⁶⁶, το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των μερών ανέρχεται σε ποσοστό κάτω του [25-35]%, με την ενιαία οντότητα να κατατάσσεται βάσει των στοιχείων του 2016 στην τρίτη θέση στη διαδρομή Μύκονος – Τήνος με [5-10]% και στη δεύτερη θέση στη διαδρομή Τήνος – Μύκονος με [15-25]%. Στις ανωτέρω αγορές, δραστηριοποιούνται, επιπλέον των συμμετεχουσών, τρεις ανταγωνιστικές εταιρίες οι FAST FERRIES, GOLDEN και SEAJETS, με ισχυρή παρουσία και με τη FAST FERRIES να καταλαμβάνει καθ' όλη την τριετία την πρώτη θέση στα δρομολόγια Αττική – Τήνος, Τήνος – Αττική και στα ενδονησιωτικά. Συγκεκριμένα, τα μερίδια της FAST FERRIES κυμαίνονται από [15-25]-[65-75]% αναλόγως τη δρομολογιακή φορά στην διετία 2015-2016, της GOLDEN [5-10]-[25-35]% και της SEAJETS [0-5]-[15-25]% αντιστοίχως, ενώ το 2017 αυξήθηκε αισθητά το μερίδιο της SEAJETS για το Αττική - Μύκονος σε [25-35]%.

516. Όσον αφορά στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς οχημάτων ΙΧ στο σύνολο των δρομολογίων, η ενιαία οντότητα θα καταλαμβάνει μετά τη συγκέντρωση βάσει των στοιχείων του 2016, τη δεύτερη ή τρίτη θέση. Συγκεκριμένα, για τα δρομολόγια Αττική - Μύκονος και Μύκονος - Αττική, το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των μερών διαμορφώνεται μεταξύ [15-25]% και [35-45]% κατά την εξεταζόμενη περίοδο, με τις εταιρίες FAST FERRIES και GOLDEN να έχουν ισχυρή παρουσία στις εν λόγω διαδρομές, η μεν FAST FERRIES με μερίδια [45-55]-[65-75]% για τη διετία 2015-2016 και η GOLDEN με μερίδια [15-25]-[15-25]% αντίστοιχα, ενώ πολύ μικρά μερίδια αγοράς κατέχει και η SEAJETS (κάτω του 5% το 2015 και μόλις [5-10]% το 2016). Τα αθροιστικό μερίδιο των συμμετεχουσών σε Αττική – Τήνο, Μύκονο – Τήνο, καθώς και στα αντίστροφα δρομολόγια κυμαίνονται σε ακόμη χαμηλότερα επίπεδα για τα έτη κατά τα οποία δραστηριοποιούνται και οι δύο συμμετέχουσες, με την ενιαία οντότητα να κατατάσσεται στην τρίτη θέση μετά τη FAST FERRIES που κατατάσσεται πρώτη με μερίδια άνω του [55-65]% και τη GOLDEN που κατατάσσεται δεύτερη με αυξανόμενα μερίδια, τα οποία το 2016 κυμαίνονται μεταξύ [15-25] και [25-35]% στα ανωτέρω δρομολόγια. Στην τέταρτη θέση στα ανωτέρω δρομολόγια κατατάσσεται η SEAJETS με μερίδια που δεν ξεπερνούν το 5%.
517. Στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών στο σύνολο των δρομολογίων, η ενιαία οντότητα θα καταλαμβάνει μετά τη συγκέντρωση βάσει των στοιχείων του 2016, τη δεύτερη θέση, με διαφορά τριάντα έως πενήντα ποσοστιαίες μονάδες καθ' όλη την τριετία από τη FAST FERRIES, που κατατάσσεται στην πρώτη θέση. Συγκεκριμένα, για τα δρομολόγια

⁶⁶⁶ Στα εν λόγω δρομολόγια δεν δραστηριοποιούνται και οι δύο εταιρίες το έτος 2017. Βάσει μεριδίων 2016, στο δρομολόγιο Μύκονος – Τήνος έχουν αθροιστικό μερίδιο κάτω του 15%, οπότε κατ' αρχάς δεν θεωρείται επηρεαζόμενη αγορά. Ωστόσο, δεν εξαιρέθηκε από τις υπό εξέταση αγορές για λόγους πληρότητας, καθώς στο αντίστροφο δρομολόγιο Τήνος – Μύκονος έχουν αθροιστικό μερίδιο άνω του 15%. Στο δρομολόγιο Μύκονος-Τήνος, το μερίδιο της HSW το 2016 είναι κάτω του 5%.

Αττική - Μύκονος και Μύκονος - Αττική, το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των μερών διαμορφώνεται μεταξύ [15-25]% και [25-35]% κατά την εξεταζόμενη περίοδο, με το μερίδιο της HSW να είναι κάτω του [5-10]% στο σύνολο των δρομολογίων, ενώ η εταιρία FAST FERRIES έχει ισχυρή παρουσία στις εν λόγω διαδρομές ([55-65]% - [65-75]%). Δραστηριοποιείται, επίσης, και η GOLDEN με μερίδια που κυμαίνονται από 10-15% για την τριετία.

518. Στις αγορές των Κυκλάδων η ζήτηση προέρχεται από τουρίστες και ταξιδιώτες Σαββατοκύριακου, με έντονη εποχικότητα, καθώς και από τους κατοίκους αυτών προς εξυπηρέτηση πάγιων αναγκών διαβίωσης και από τις μεταφορικές εταιρίες/φορτηγά προς εξυπηρέτηση πάγιων αναγκών διαβίωσης και μεταφοράς προϊόντων. Περαιτέρω, το νησί της Μυκόνου διαθέτει αεροδρόμιο, οπότε μέρος της ανωτέρω ζήτησης, αυτής των επιβατών και όχι των ΙΧ οχημάτων ή των φορτηγών, θα μπορούσε ενδεχομένως να ικανοποιηθεί από τις αεροπορικές μεταφορές [βλ. ανωτέρω υπό Ε.2.4.].
519. Βάσει των ανωτέρω και ιδίως του γεγονότος ότι βάσει των στοιχείων του 2016 η ενιαία οντότητα θα κατέχει μετά τη συγκέντρωση μερίδιο μικρότερο, κατ' ελάχιστο κατά είκοσι εννέα ποσοστιαίες μονάδες και κατά μέγιστο κατά πενήντα ποσοστιαίες μονάδες από τον προπορευόμενο ανταγωνιστή, ενώ παράλληλα η δραστηριοποίηση των συμμετεχουσών στις κάτωθι αγορές δεν φέρει τα χαρακτηριστικά επιχείρησης «αποστάτη» (*maverick*), αξιολογείται ότι η εν λόγω πράξη δεν δύναται να περιορίσει σημαντικά τον ανταγωνισμό μέσω της ανάπτυξης μη συντονισμένων αποτελεσμάτων στις αγορές Αττική - Τήνος, Τήνος - Αττική και στα δρομολόγια Μύκονος - Τήνος και Τήνος - Μύκονος ως προς τις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, στο σύνολο των γεωγραφικών αγορών ως προς τις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς ΙΧ οχημάτων και στο σύνολο των γεωγραφικών αγορών ως προς τις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών.
520. Ενόψει των προαναφερθεισών συνθηκών, και ιδίως των αθροιστικών μεριδίων της ενιαίας οντότητας και του επαρκούς εναπομένοντος ανταγωνιστικού περιθωρίου, της μικρής απόστασης της ενιαίας οντότητας από τον επόμενο ανταγωνιστή, της ύπαρξης ισχυρών ανταγωνιστών και δυνητικού ανταγωνισμού στο σύνολο των ανωτέρω αγορών, καθώς και της μερικής δυνατότητας εξεύρεσης εναλλακτικών προμηθευτών από τους πελάτες των συμμετεχουσών, η υπό κρίση συγκέντρωση δεν αναμένεται να περιορίσει σημαντικά τον ανταγωνισμό μέσω της ανάπτυξης μη συντονισμένων αποτελεσμάτων στις γεωγραφικές αγορές Αττικής - Μυκόνου και Μυκόνου - Αττικής, ως προς την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών.

Θ.2.2. Ως προς τις οριζόντιες επιπτώσεις συντονισμένης συμπεριφοράς (πιθανότητες δημιουργίας ή ενίσχυσης συλλογικής δεσπόζουσας θέσης) στις αγορές θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, θαλάσσιας μεταφοράς ΙΧ οχημάτων και θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών στις επιμέρους αγορές

521. Κατά την αξιολόγηση των επιπτώσεων της παρούσας πράξης στις επιμέρους γεωγραφικές αγορές που ακολουθεί, πέραν όσων ειδικά αναφέρονται κατωτέρω ανά αγορά, συνεκτιμώνται επίσης τα ακόλουθα:

(α) Η υπό εξέταση συγκέντρωση μεταβάλλει ουσιωδώς τις ανταγωνιστικές συνθήκες στις αγορές θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, θαλάσσιας μεταφοράς ΙΧ οχημάτων και θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών στην ελληνική επικράτεια, δεδομένου ότι μειώνεται ο αριθμός των ανταγωνιστών, με τη συγχώνευση του πρώτου και του δεύτερου μεγαλύτερου ανταγωνιστή στις ανωτέρω αγορές.

(β) Η μεταβολή του δείκτη συγκέντρωσης λόγω της υπό εξέταση πράξης είναι άνω του ασφαλούς ορίου των 250 μονάδων και στις τρεις αγορές θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών.

(γ) Ο βαθμός διαφάνειας των τιμών στις ανωτέρω αγορές είναι πολύ υψηλός, δεδομένου ότι τόσο οι βασικές τιμές εισιτηρίων όσο και τυχόν εκπτώσεις δημοσιοποιούνται, με τη σύγκριση τιμών να είναι ευχερής κυρίως μέσω ιστοσελίδων αγοράς εισιτηρίων.

(δ) Δεν υφίστανται διαρθρωτικοί δεσμοί με τους ανταγωνιστές στις επιμέρους γεωγραφικές αγορές, δεδομένου ότι οι ανταγωνίστριες εταιρίες των συμμετεχουσών ANEK και MINOAN, με τις οποίες η γνωστοποιούσα διατηρεί διαρθρωτικούς δεσμούς [βλ. ανωτέρω υπό Ζ.9.], δεν έχουν παρουσία στις εξεταζόμενες στο πλαίσιο της παρούσας επιμέρους επηρεαζόμενες γεωγραφικές αγορές⁶⁶⁷.

(ε) Παρά το σχετικό βαθμό ομοιογένειας μεταξύ των προσφερόμενων υπηρεσιών, η ενιαία οντότητα και οι ανταγωνιστές της δεν παρουσιάζουν ιδιαίτερη συμμετρία κόστους, λόγω των παρατηρούμενων διαφορών στη σύνθεση του στόλου τους, ούτε παρατηρείται συμμετρία στα επίπεδα παραγωγικής ικανότητας και στη δυναμικότητα μεταξύ της ενιαίας οντότητας και των ανταγωνιστών της, γεγονός που εκτιμάται ότι περιορίζει τη βιωσιμότητα τυχόν συντονισμού και συνιστά ένδειξη διαφοροποίησης των επιχειρηματικών κινήτρων των ανταγωνιστών. Πρόκειται για επιχειρήσεις (GOLDEN, SEAJETS, FAST FERRIES, ZANTE και ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ) πολύ μικρότερου μεγέθους από την ενιαία οντότητα, με διαφορετικό προφίλ (εξειδικευμένοι ή τοπικοί πάροχοι) και με υποπολλαπλάσιο κύκλο εργασιών.

(στ) Παρατηρείται ελαστικότητα στη ζήτηση, η οποία μπορεί κατ' αρχήν να καταστήσει το συντονισμό λιγότερο πιθανό.

522. Ειδικότερα, ανά αγορά υπηρεσιών και γεωγραφική αγορά παρατηρούνται τα ακόλουθα:

Θ.2.2.1. Στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών

523. Στις δρομολογιακές γραμμές Αττική – Μυτιλήνη, Αττική - Σάμος⁶⁶⁸, Αττική - Χίος, Μυτιλήνη - Αττική, Σάμος - Αττική⁶⁶⁹, Χίος – Αττική, Μυτιλήνη - Χίος, Χίος – Μυτιλήνη, Αττική – Πάτμος, Πάτμος - Αττική, Νάξος – Πάτμος⁶⁷⁰, Πάρος – Πάτμος⁶⁷¹, Αττική – Σύρος, Σύρος - Αττική και Μύκονος - Σύρος δεν υφίσταται δυνατότητα ανάπτυξης συντονισμού, διότι η ενιαία οντότητα, βάσει των στοιχείων του 2016, αποκτά μετά τη συγκέντρωση

⁶⁶⁷ Με την εξαίρεση των δρομολογίων Αττική – Θήρα και Θήρα – Αττική, με μερίδια αγορά ανεπαίσθητα.

⁶⁶⁸ Βάσει των στοιχείων του 2015 και του 2017.

⁶⁶⁹ Βάσει των στοιχείων του 2015 και του 2017.

⁶⁷⁰ Βάσει των στοιχείων του 2017.

⁶⁷¹ Βάσει των στοιχείων του 2017.

- μονοπωλιακή θέση και μερίδιο 100%, μη δραστηριοποιούμενου σε αυτές άλλου ανταγωνιστή πέραν των συμμετεχουσών.
524. Στις δρομολογιακές γραμμές Αμοργός - Αττική, Αττική - Αμοργός, Αττική - Θήρα, Αττική - Ίος, Αττική - Κουφονήσια, Αττική - Νάξος, Αττική - Πάρος, Θήρα - Αττική, Ίος - Αττική, Κουφονήσια - Αττική, Νάξος - Αττική, Πάρος - Αττική, Αμοργός - Νάξος, Αμοργός - Πάρος, Θήρα - Πάρος, Ίος - Πάρος, Κουφονήσια - Πάρος, Νάξος - Θήρα⁶⁷², Νάξος - Πάρος, Πάρος - Αμοργός, Πάρος - Θήρα, Πάρος - Ίος, Πάρος - Κουφονήσια, Πάρος - Νάξος, Σύρος - Ίος, Σύρος - Μύκονος, Σύρος - Νάξος, Σύρος - Πάρος, Σύρος - Τήνος και Τήνος - Σύρος δεν αξιολογείται πιθανή η ανάπτυξη συντονισμένων αποτελεσμάτων, διότι η ενιαία οντότητα αποκτά μετά τη συγκέντρωση βάσει των στοιχείων του 2016 μερίδιο αγοράς από [75-85]% έως [95-100]%, παραμένει ελάχιστο ([0-5]%) έως οριακό ([15-25]%) εναπομένον ανταγωνιστικό περιθώριο και παρατηρείται μεγάλη διαφορά από τον επόμενο σε μέγεθος ανταγωνιστή, κυμαινόμενη από [45-55]⁶⁷³ έως και [95-100]⁶⁷⁴ μονάδες και, συνεπώς, πλήρης ασυμμετρία, συνθήκες που καθιστούν το συντονισμό ελάχιστα πιθανό και σε κάθε περίπτωση ασταθή. Εξάλλου, η ενιαία οντότητα καθίσταται επικεφαλής στις ανωτέρω αγορές, καθιστώντας τον συντονισμό ιδιαίτερα δύσκολο⁶⁷⁵. Κατά συνέπεια, η πιθανότητα συντονισμού στις ανωτέρω αγορές λόγω της συγκέντρωσης εκτιμάται ότι είναι αμελητέα.
525. Στις δρομολογιακές γραμμές Αττική - Τήνος, Τήνος - Αττική, Μύκονος - Τήνος και Τήνος - Μύκονος δεν αξιολογείται πιθανή η ανάπτυξη συντονισμένων αποτελεσμάτων, διότι η ενιαία οντότητα αποκτά χαμηλά μερίδια από [5-10]% έως [15-25]% βάσει των στοιχείων του 2016 και ταυτόχρονα απόσταση από την πρώτη σε μέγεθος μεριδίων εταιρία κυμαινόμενη από [25-35] έως [55-65] μονάδες, στις τρεις (3) μάλιστα από αυτές (Αττική - Τήνος, Τήνος - Αττική και Μύκονος - Τήνος) η ενιαία οντότητα είναι τρίτη σε μέγεθος μεριδίων και απέχει από τον πρώτο σε μέγεθος ανταγωνιστή [25-35] μονάδες στις αγορές Αττική - Τήνος και Τήνος - Αττική και [55-65] μονάδες στην αγορά Μύκονος - Τήνος. Εκτιμάται, συνεπώς, ότι ο συντονισμός καθίσταται ελάχιστα πιθανός και σε κάθε περίπτωση ασταθής, ενώ περαιτέρω η επαύξηση του μεριδίου της γνωστοποιούσας στην αγορά Μύκονος - Τήνος μετά τη συγκέντρωση κατά [0-5]%, βάσει των στοιχείων του 2016, αξιολογείται ως μη ικανή να οδηγήσει στη δημιουργία ή την ενδυνάμωση συλλογικής δεσπόζουσας θέσης⁶⁷⁶.
526. Στις δρομολογιακές γραμμές: Αμοργός - Κουφονήσια, Θήρα - Ίος, Ίος - Θήρα, Ίος - Νάξος, Κουφονήσια - Αμοργός, Κουφονήσια - Νάξος, Νάξος - Αμοργός, Νάξος - Ίος, Νάξος - Κουφονήσια, Αττική - Μύκονος και Μύκονος - Αττική, παρατηρείται ότι η ενιαία οντότητα μαζί με τη δεύτερη ή πρώτη ανά περίπτωση σε μέγεθος ανταγωνιστριά της⁶⁷⁷ θα κατέχουν

⁶⁷² Βάσει των στοιχείων του 2015. Βάσει των στοιχείων του 2017 το μερίδιο της νέας οντότητας ανέρχεται σε [65-75]%.

⁶⁷³ Βλ. γεωγραφική αγορά Σύρος - Νάξος, όπου η νέα οντότητα έχει ποσοστό [75-85]% και η ανταγωνίστρια SEAJETS [15-25]%.

⁶⁷⁴ Βλ. τις τέσσερις (4) γεωγραφικές αγορές στις οποίες η νέα οντότητα έχει μερίδιο αγοράς [95-100]%, ήτοι Αττική-Κουφονήσια, Κουφονήσια - Πάρος, Πάρος - Κουφονήσια και Σύρος - Μύκονος.

⁶⁷⁵ Βλ. απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.3333 -Sony/BMG (2), παρ.191.

⁶⁷⁶ Βλ. ενδεικτικά αποφάσεις Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.202 -Thorn EMI/Virgin Music, παρ. 40, Μ.2883 -BERTELSMANN/ ZOMBA, παρ. 27, και Μ.2867 -UPM/KYMMENE/MORGAN ADHENSIVES, παρ. 25-26.

⁶⁷⁷ Στις αγορές Αττική - Μύκονος και Μύκονος - Αττική εξετάζεται η πιθανότητα ανάπτυξης συντονισμού μεταξύ τριών ή τεσσάρων δραστηριοποιούμενων ανταγωνιστών.

αθροιστικά, μετά την υπό εξέταση συγκέντρωση, μερίδια αγοράς κυμαινόμενα από [65-75]%⁶⁷⁸ έως [85-95]%⁶⁷⁹. Ως εκ τούτου, οι υπό κρίση αγορές παρουσιάζουν υψηλό επίπεδο συγκέντρωσης και είναι περισσότερο ευάλωτες στη δημιουργία συντονισμένων αποτελεσμάτων. Αναλυτικότερα:

527. Στις αγορές Ίος - Νάξος και Νάξος - Ίος, η ενιαία οντότητα μαζί με την πρώτη σε μέγεθος ανταγωνίστριά της SEAJETS θα κατέχουν αθροιστικά, μετά την υπό εξέταση συγκέντρωση, μερίδια αγοράς ανερχόμενα σε 100% βάσει των στοιχείων του 2016. Ωστόσο κατά την τριετία 2015-2017, παρατηρούνται σημαντικές διαφοροποιήσεις μεταξύ των μεριδίων αγοράς, οι οποίες αποτελούν ένδειξη ότι η αγορά είναι ανταγωνιστική συνηγορώντας κατά της θεμελίωσης συλλογικής δεσπόζουσας θέσης στη σχετική αγορά⁶⁸⁰. Συγκεκριμένα, στη διαδρομή Ίο - Νάξο, τα μερίδια αγοράς της ενιαίας οντότητας κυμάνθηκαν από [65-75]% το 2015 σε [45-55]% το 2016 σε [35-45]% το 2017, με τα μερίδια της SEAJETS να διαμορφώνονται αντίστοιχα σε [25-35], [45-55] και [45-55]%, ενώ στην αγορά αυτή εισέρχεται η GOLDEN, με μερίδιο [15-25]%. Στη διαδρομή Νάξο - Ίο, τα μερίδια αγοράς της ενιαίας οντότητας κυμάνθηκαν από [75-85]% το 2015 σε [45-55]% το 2016 σε [25-35]% το 2017, με τα μερίδια της SEAJETS να διαμορφώνονται αντίστοιχα σε [15-25], [45-55], και [25-35]% η SEAJETS, ενώ στην αγορά αυτή εισέρχεται η GOLDEN, η οποία λαμβάνει αμέσως [35-45]%.
528. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω στοιχεία και ιδίως τις ανακατατάξεις στα μερίδια κατά την τριετία 2015 – 2017 και την είσοδο νέου ανταγωνιστή, οι οποίες καταδεικνύουν δυναμική στην αγορά, καθώς και τους παράγοντες και τις συνθήκες που αναφέρονται ανωτέρω υπό Ζ, Θ.1.2 και Θ.2.2, εκτιμάται ότι, παρά την παρατηρούμενη συμμετρία μεριδίων, υφίσταται έλλειψη σταθερότητας, η οποία δυσχεραίνει την ανάπτυξη συντονισμού μεταξύ της ενιαίας οντότητας και του ανταγωνιστή της.
529. Στις αγορές Αμοργός - Κουφονήσια και Κουφονήσια - Αμοργός, η ενιαία οντότητα μαζί με την επόμενη σε μέγεθος ανταγωνίστριά της, ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ, θα κατέχουν αθροιστικά, μετά την υπό εξέταση συγκέντρωση, μερίδια αγοράς ανερχόμενα σε [75-85]% στη διαδρομή Αμοργός - Κουφονήσια και [85-95]% στη διαδρομή Κουφονήσια – Αμοργός βάσει των στοιχείων του 2016. Ως εκ τούτου, οι υπό κρίση αγορές παρουσιάζουν υψηλό επίπεδο συγκέντρωσης.
530. Περαιτέρω, παρατηρείται συμμετρία μεταξύ των μεριδίων των δύο προαναφερόμενων ανταγωνιστών. Συγκεκριμένα, η ενιαία οντότητα αποκτά και στις δύο αγορές μερίδιο [35-45]% βάσει των στοιχείων του 2016, το οποίο εμφανίζει συμμετρία με τα μερίδια της ανταγωνίστριάς της ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ στην ίδια αγορά, το οποίο ανέρχεται σε [35-45]% και [35-45]% αντίστοιχα⁶⁸¹. Βάσει των στοιχείων του 2017 α) στη γεωγραφική αγορά Αμοργός -Κουφονήσια το μερίδιο αγοράς της ενιαίας οντότητας διαμορφώνεται σε

⁶⁷⁸ Στη δρομολογιακή γραμμή Μύκονος - Αττική η νέα οντότητα έχει μερίδιο [25- 35]% και η FAST FERRIS [25-35]%.

⁶⁷⁹ Στη δρομολογιακή γραμμή Ίος - Θήρα η νέα οντότητα έχει μερίδιο [55-65]% και η ανταγωνίστριά της SEAJET [25-35]%.

⁶⁸⁰ Βλ. ΠΕΚ Τ-342/99, DEP – Airtours, σκ. 111, 117-119, και απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής Μ.190-Nestle/Perrier, παρ. 46.

⁶⁸¹ Το 2015 στη συγκεκριμένη γεωγραφική αγορά δεν υπήρχε κοινή δραστηριοποίηση των συμμετεχουσών.

- χαμηλότερα επίπεδα ([35-45]% από [35-45]%) με την κύρια ανταγωνίστριά της ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ να παρουσιάζει αύξηση του μεριδίου της ([35-45]% από [35-45]%), ενώ η SEAJET αυξάνει το μερίδιό της από [15-25]% σε [15-25]%, β) στη γεωγραφική αγορά Κουφονήσια - Αμοργός το μερίδιο αγοράς της ενιαίας οντότητας διαμορφώνεται σε υψηλότερα επίπεδα ([45-55]% από [35-45]% το 2016), οι ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ μειώνουν το μερίδιο τους σε [25-35]% από [35-45]% και η SEAJET αυξάνει το μερίδιό της από [10-15]% σε [15-25]%.
531. Δεν παρατηρείται, ωστόσο, αντίστοιχη συμμετρία στη διάρθρωση του κόστους, στα επίπεδα παραγωγικής ικανότητας και στη δυναμικότητα των δύο ανταγωνιστών, με συνέπεια πέραν των μεριδίων αγοράς, οι εν λόγω εταιρίες να μην παρουσιάζουν λοιπά κοινά σημεία που καθιστούν το συντονισμό ευχερή. Συγκεκριμένα, η ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ συνιστά μια μονοκάραβη εταιρία που εκτελεί τα ανωτέρω δρομολόγια με το μοναδικό πλοίο το οποίο διαθέτει, το Express Scopelitis, το οποίο έχει χωρητικότητα 340 άτομα και 12 αυτοκίνητα⁶⁸², δηλαδή υποπολλαπλάσια της αντίστοιχης χωρητικότητας των πλοίων των ΑΤΤΙΚΑ και ΗΣW, και μέγιστη ταχύτητα 12,5 μίλια/ώρα, δηλαδή περίπου μισή από τα πλοία των ΑΤΤΙΚΑ και ΗΣW [βλ. σχετικά Παράρτημα 7]. Πρόκειται, συνεπώς, για έναν ανταγωνιστή, πολύ μικρότερου μεγέθους, με τελείως διαφορετικά χαρακτηριστικά από την ενιαία οντότητα, με τον οποίο ο συντονισμός εκτιμάται ότι δε θα είναι ευχερής.
532. Εξάλλου, στην αγορά αυτή υπάρχει και ένας μικρότερος ανταγωνιστής η SEAJETS, με μερίδιο [10-15]- [15-25]%, ο οποίος θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο τον όποιο συντονισμό αντιδρώντας π.χ. με την υιοθέτηση επιθετικής τιμολογιακής πολιτικής, πρακτική που υιοθέτησε σε επιλεγμένα δρομολόγια κατά την καλοκαιρινή περίοδο 2017⁶⁸³.
533. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, καθώς και τους παράγοντες και τις συνθήκες που αναφέρονται ανωτέρω υπό Ζ, Θ.1.2 και Θ.2.2, εκτιμάται ότι, παρά την παρατηρούμενη συμμετρία μεριδίων, υφίσταται έλλειψη σταθερότητας, η οποία δυσχεραίνει την ανάπτυξη συντονισμού μεταξύ της ενιαίας οντότητας και του ανταγωνιστή της⁶⁸⁴.
534. Στις αγορές Θήρα - Ίος και Ίος - Θήρα, η ενιαία οντότητα μαζί με την δεύτερη σε μέγεθος ανταγωνίστριά της SEAJETS θα κατέχουν αθροιστικά, μετά την υπό εξέταση συγκέντρωση, μερίδια αγοράς ανερχόμενα σε [85-95]% στη διαδρομή Θήρα - Ίος και [85-95]% στη διαδρομή Ίος - Θήρα, βάσει των στοιχείων του 2016. Συγκεκριμένα, στη διαδρομή Θήρα - Ίος τα μερίδια αγοράς της ενιαίας οντότητας κυμάνθηκαν από [45-55]% το 2015 σε [55-65]% το 2016 σε [35-45]% το 2017, με τα μερίδια της SEAJETS να διαμορφώνονται αντίστοιχα σε [35-45]% το 2015, σε [25-35]% το 2016 και σε [25-35]% το 2017, και το μερίδιο της GOLDEN να ανέρχεται σε [10-15]%, ενώ το μερίδιο της ZANTE παραμένει σταθερό στο

⁶⁸² Βλ. την ιστοσελίδα της εταιρίας

<http://www.smallcycladeslines.gr/el/%CF%83%CF%87%CE%B5%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AC-%CE%BC%CE%B5-%CE%B5%CE%BC%CE%AC%CF%82/>

⁶⁸³ Υπ' αριθ. πρωτ. 758/31.01.2018.

⁶⁸⁴ Στη συγκεκριμένη διαδρομή το 2016 είχε συναφθεί Σύμβαση Δημόσιας Υπηρεσίας (βλ. α) Παράρτημα 1 της υπ' αριθ. πρωτ. 7217/07.12.2017 απαντητικής επιστολής του Υπουργείου Ναυτιλίας, και β) τον Πίνακα που προσκομίστηκε από τη Γνωστοποιούσα ως Παράρτημα ΣΤ της απαντητικής επιστολής με αριθ. πρωτ. 1738/15.03.2018), οπότε εφαρμόζονταν οι διατάξεις για τον ανώτατο επιτρεπόμενο ναύλο (βλ. ΥΑ 3323.1/02/08, ΦΕΚ 530/2008) σε κάποιες προσεγγίσεις.

[10-15]%. Στη διαδρομή Ίος - Θήρα τα μερίδια αγοράς της ενιαίας οντότητας κυμάνθηκαν από [55-65]% το 2015, σε [55-65]% το 2016, σε [35-45]% το 2017, με τα μερίδια της SEAJETS να διαμορφώνονται σε [25-35]% το 2015, [25-35]% το 2016 και [25-35]% το 2017, με τη GOLDEN να αποκτά μερίδιο [15-25]%. Από τα μερίδια αυτά και την εξέλιξή τους προκύπτει μια σταδιακή και σημαντική μείωση των μεριδίων αγοράς των συμμετεχουσών, σε βαθμό τέτοιο ώστε το 2017 το αθροιστικό μερίδιο αγοράς της ΑΤΤΙΚΑ και της ΗΣΥ να κυμαίνεται σε χαμηλότερα επίπεδα σε σχέση με τα μερίδια που πέτυχε μόνο η ΗΣΥ το 2015 και το 2016. Παρατηρείται, επίσης, είσοδος στην αγορά της GOLDEN, η οποία διεκδίκησε υψηλά μερίδια αγοράς, ιδίως στη διαδρομή Ίο - Θήρα⁶⁸⁵.

535. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω στοιχεία και κυρίως τις μεταβολές στα μερίδια κατά την τριετία 2015-2017, την ενίοτε προκύπτουσα εξαιτίας αυτών ασυμμετρία μεριδίων αγοράς, με την απόσταση μεταξύ του μεριδίου της ενιαίας οντότητας και του δεύτερου σε μέγεθος ανταγωνιστή να ανέρχεται σε είκοσι ποσοστιαίες μονάδες, την είσοδο νέου ανταγωνιστή και τη μεταβλητότητα των μεριδίων που η είσοδος αυτή επιφέρει ιδίως στην αγορά Ίος - Θήρα, σε συνδυασμό τους παράγοντες και τις συνθήκες που αναφέρονται ανωτέρω υπό Ζ, Θ.1.2. και Θ.2.2, εκτιμάται ότι δεν είναι πιθανή η δημιουργία συντονισμένων αποτελεσμάτων στις εν λόγω δρομολογιακές γραμμές.
536. Στις αγορές Κουφονήσια - Νάξος και Νάξος - Κουφονήσια, η ενιαία οντότητα μαζί με την πρώτη σε μέγεθος ανταγωνίστριά της ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ θα κατέχουν αθροιστικά, μετά την υπό εξέταση συγκέντρωση, μερίδια αγοράς ανερχόμενα σε [95-100]%, βάσει των στοιχείων του 2016. Συγκεκριμένα, η ενιαία οντότητα θα έχει μερίδια [55-65]% και [55-65]% αντίστοιχα, ενώ η δεύτερη σε μέγεθος μεριδίων ανταγωνίστριά της ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ έχει μερίδια [35-45]% και [35-45]% αντίστοιχα, με συνέπεια το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των συμμετεχουσών στις ανωτέρω αγορές να απέχει άνω των [15-25] ποσοστιαίων μονάδων από το μερίδιο αγοράς της δεύτερης σε μέγεθος μεριδίων ανταγωνίστριάς τους, ήτοι κατά [15-25] και [15-25] ποσοστιαίες μονάδες το 2016, ενώ ελαφρά μεγαλύτερη είναι η διαφορά το 2017 (περίπου [25-35] ποσοστιαίες μονάδες). Παρατηρείται, συνεπώς, μεγάλη ασυμμετρία ανάμεσα στα μερίδια της ενιαίας οντότητας και της δεύτερης σε μέγεθος μεριδίων ανταγωνίστριάς της, η οποία αυξάνεται το έτος 2017.
537. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω στοιχεία και κυρίως την ασυμμετρία μεριδίων αγοράς, η οποία υπερβαίνει τις είκοσι ποσοστιαίες μονάδες, σε συνδυασμό με τα χαρακτηριστικά του ανταγωνιστή, όπως προεκτέθηκαν, και την έλλειψη διαθρωτικών δεσμών, καθώς και τους παράγοντες και τις συνθήκες που αναφέρονται ανωτέρω υπό Ζ, Θ.1.2. και Θ.2.2, εκτιμάται ότι δεν είναι πιθανή η ανάπτυξη συντονισμένων αποτελεσμάτων στις εν λόγω δρομολογιακές γραμμές⁶⁸⁶.

⁶⁸⁵ Στη συγκεκριμένη διαδρομή είχε συναφθεί Σύμβαση Δημόσιας Υπηρεσίας με τη SEAJETS οπότε εφαρμόζονταν οι διατάξεις για τον ανώτατο επιτρεπόμενο ναύλο (βλ. ΥΑ 3323.1/02/08, ΦΕΚ 530/2008) σε κάποιες προσεγγίσεις. Βλ. Παράρτημα 1 της υπ' αριθ. πρωτ. 7217/07.12.2017 απαντητικής επιστολής του Υπουργείου Ναυτιλίας.

⁶⁸⁶ Στη συγκεκριμένη διαδρομή το 2016 είχε συναφθεί Σύμβαση Δημόσιας Υπηρεσίας (βλ. α) Παράρτημα 1 της υπ' αριθ. πρωτ. 7217/07.12.2017 απαντητικής επιστολής του Υπουργείου Ναυτιλίας, και β) τον Πίνακα που προσκομίστηκε από τη Γνωστοποιούσα ως Παράρτημα ΣΤ της απαντητικής επιστολής με αριθ. πρωτ. 1738/15.03.2018), οπότε εφαρμόζονταν οι διατάξεις για τον ανώτατο επιτρεπόμενο ναύλο (βλ. ΥΑ 3323.1/02/08, ΦΕΚ 530/2008) σε κάποιες προσεγγίσεις.

538. Στη γεωγραφική αγορά Νάξος - Αμοργός, βάσει των στοιχείων του 2016, η ενιαία οντότητα μαζί με την δεύτερη σε μέγεθος ανταγωνίστρια της ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ θα κατέχουν αθροιστικά, μετά την υπό εξέταση συγκέντρωση, μερίδια αγοράς ανερχόμενα σε [85-95]% ([55-65]% η ενιαία οντότητα και [25-35]% η ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ). Βάσει των στοιχείων του 2017 η διαφορά μεταξύ του μεριδίου της ενιαίας οντότητας και των ΜΙΚΡΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ αυξάνεται σε [35-45] ποσοστιαίες μονάδες, με συνέπεια να παρατηρείται σημαντική ασυμμετρία μεριδίων.
539. Τα ανωτέρω στοιχεία και ιδίως η αυξανόμενη ασυμμετρία μεριδίων αγοράς, η οποία επιτείνεται ως συνέπεια της υπό κρίση πράξης, σε συνδυασμό με τα χαρακτηριστικά του ανταγωνιστή και την έλλειψη διαθρωτικών δεσμών, καθώς και οι παράγοντες και συνθήκες που αναφέρονται υπό Ζ, Θ.1.2. και Θ.2.2, καταδεικνύουν ότι δεν είναι πιθανή η δημιουργία συντονισμένων αποτελεσμάτων στην εν λόγω δρομολογιακή γραμμή.
540. Στις γεωγραφικές αγορές Αττική – Μύκονος και Μύκονος - Αττική, η ενιαία οντότητα μαζί με τους επόμενους τρεις σε μέγεθος ανταγωνιστές της, τη FAST FERRIES, τη SEAJETS και τη GOLDEN, θα κατέχουν αθροιστικά, μετά την υπό εξέταση συγκέντρωση, μερίδια αγοράς ανερχόμενα σε [95-100]% ([35-45], [25-35], [15-25] και [10-15] αντίστοιχα στην αγορά Αττική – Μύκονος και [25-35], [25-35], [15-25] και [15-25] αντίστοιχα στην αγορά Μύκονος - Αττική), ενώ οι τρεις πρώτοι ανταγωνιστές (ενιαία οντότητα, FAST FERRIES και SEAJETS) θα κατέχουν από κοινού μερίδιο αγοράς ανερχόμενο σε περίπου [85-95]% και στις δύο αγορές βάσει των στοιχείων του 2016. Αντίστοιχα μερίδια αγοράς, αθροιστικά και ανά ανταγωνιστή, παρατηρούνται βάσει των στοιχείων του 2015, ενώ βάσει των στοιχείων του 2017 παρατηρείται σημαντική συμμετρία μεταξύ των μεριδίων των ανταγωνιστών, καθώς μειώνονται οι μεταξύ τους αποστάσεις, με το μερίδιο της ενιαίας οντότητας, που βαίνει μειούμενο, να απέχει στην αγορά Αττική – Μύκονος μόλις [0-5] ποσοστιαία μονάδα από το μερίδιο της SEAJETS, η οποία γίνεται δεύτερη σε μέγεθος, μόλις [5-10] ποσοστιαίες μονάδες από την τρίτη σε μέγεθος GOLDEN και [5-10] ποσοστιαίες μονάδες από το μερίδιο της FAST FERRIES, ενώ στην αγορά Μύκονος – Αττική να υπολείπεται περίπου [5-10] ποσοστιαίες μονάδες από τον προπορευόμενο ανταγωνιστή SEAJETS και [0-5] μονάδες από τον δεύτερο σε κατάταξη ανταγωνιστή FAST FERRIES και να κατέχει μερίδιο ίσο με αυτό της GOLDEN.
541. Ωστόσο, τα παραπάνω διαπιστούμενα υψηλά ποσοστά θα κατέχουν τέσσερις ή τρεις επιχειρήσεις, γεγονός το οποίο καθιστά τον πιθανό συντονισμό κατ' αρχήν ασταθή, ενόψει και της έλλειψης διαθρωτικών δεσμών, της παρατηρούμενης διασποράς των μεριδίων και της δυναμικής της εν λόγω αγοράς, η οποία φαίνεται να οδηγεί σε συχνές ανακατατάξεις με ικανή μεταβολή μεριδίων ιδίως κατά το 2017. Εξάλλου, το νησί της Μυκόνου διαθέτει αεροδρόμιο, οπότε μέρος της ζήτησης, αυτής των επιβατών και όχι των ΙΧ οχημάτων ή των φορτηγών, ενδεχομένως θα μπορούσε να ικανοποιηθεί από τις αεροπορικές μεταφορές [βλ. ανωτέρω υπό Ε.2.4.]. Ενόψει των ανωτέρω καθώς και των παραγόντων που αναφέρονται ανωτέρω υπό Ζ, Θ.1.2. και Θ.2.2, εκτιμάται ότι δεν είναι πιθανό να αναπτυχθεί συντονισμός μεταξύ των δραστηριοποιούμενων σ' αυτή ανταγωνιστριών εταιριών.

Θ.2.2.2. Στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς ΙΧ οχημάτων

542. Η ζήτηση για τη μεταφορά επιβατηγών ΙΧ και δικύκλων αντανάκλα, εν πολλοίς, τη ζήτηση για τη μεταφορά επιβατών [βλ. ανωτέρω υπό Ε.2.]. Για το λόγο αυτό, οι παρατηρούμενες διαφορές μεταξύ των συνθηκών ανταγωνισμού που αναπτύσσονται στις δύο αγορές (επιβατών και ΙΧ-οχημάτων) συνεπεία της υπό κρίση πράξης είναι μικρές και επουσιώδεις και ως εκ τούτου, όπως καταδεικνύεται αναλυτικά κατωτέρω, εκτιμάται ότι και στην αγορά αυτή δεν είναι πιθανό να αναπτυχθεί συντονισμός μεταξύ των δραστηριοποιούμενων σ' αυτή ανταγωνιστριών εταιριών. Συγκεκριμένα:
543. Στις δρομολογιακές γραμμές Αττική – Μυτιλήνη, Αττική – Σάμος⁶⁸⁷, Αττική – Χίος, Μυτιλήνη – Αττική, Σάμος – Αττική⁶⁸⁸, Χίος – Αττική, Μυτιλήνη – Χίος, Χίος – Μυτιλήνη, Αττική – Πάτμος, Πάτμος – Αττική, Νάξος – Πάτμος⁶⁸⁹, Πάρος – Πάτμος⁶⁹⁰, Αμοργός – Αττική, Αττική – Αμοργός, Αττική – Κουφονήσια, Αττική – Σύρος, Κουφονήσια – Αττική και Μύκονος – Σύρος δεν αξιολογείται πιθανός ο συντονισμός διότι η ενιαία οντότητα, βάσει των στοιχείων του 2016⁶⁹¹, θα έχει μετά τη συγκέντρωση μερίδιο αγοράς 100%, μη δραστηριοποιούμενου σε αυτές άλλου ανταγωνιστή πέραν των συμμετεχουσών.
544. Στις δρομολογιακές γραμμές Αττική – Θήρα, Αττική – Ίος, Αττική – Νάξος, Αττική – Πάρος, Θήρα – Αττική, Ίος – Αττική, Νάξος – Αττική, Πάρος – Αττική, Σύρος – Αττική, Αμοργός – Νάξος, Αμοργός – Πάρος, Θήρα – Πάρος, Ίος – Θήρα, Ίος – Πάρος, Κουφονήσια – Πάρος, Νάξος – Αμοργός, Νάξος – Πάρος, Πάρος – Αμοργός, Πάρος – Θήρα, Πάρος – Ίος, Πάρος – Κουφονήσια, Πάρος – Νάξος, Σύρος – Ίος, Σύρος – Μύκονος, Σύρος – Νάξος, Σύρος – Πάρος, Σύρος – Τήνος και Τήνος – Σύρος δεν αξιολογείται πιθανός ο συντονισμός, διότι η ενιαία οντότητα μετά τη συγκέντρωση θα έχει μερίδιο αγοράς από [65-75]%⁶⁹² έως [95-100]%, το εναπομένον ανταγωνιστικό περιθώριο είναι ελάχιστο ([0-5]%) έως οριακό ([25-35]%) και παρατηρείται μεγάλη διαφορά του μεριδίου αγοράς της ενιαίας οντότητας από τον επόμενο σε μέγεθος παίκτη κυμαινόμενη από 48⁶⁹³ έως και 98⁶⁹⁴ μονάδες και, συνεπώς, πλήρης ασυμμετρία, συνθήκες που καθιστούν το συντονισμό ελάχιστα πιθανό και σε κάθε περίπτωση ασταθή. Εξάλλου, η ενιαία οντότητα καθίσταται επικεφαλής στις ανωτέρω αγορές, καθιστώντας τον συντονισμό ιδιαίτερα δύσκολο. Κατά συνέπεια, η πιθανότητα συντονισμού στις ανωτέρω αγορές λόγω της συγκέντρωσης εκτιμάται ότι είναι αμελητέα.
545. Στις δρομολογιακές γραμμές Αττική – Τήνος, Τήνος – Αττική, Μύκονος – Τήνος και Τήνος – Μύκονος δεν αξιολογείται πιθανή η ανάπτυξη συντονισμένων αποτελεσμάτων διότι η ενιαία οντότητα αποκτά χαμηλά μερίδια από [5-10]% έως [15-25]% βάσει των στοιχείων του 2016 και ταυτόχρονα απόσταση από την πρώτη σε μέγεθος μεριδίων εταιρία κυμαινόμενη από [25-

⁶⁸⁷ Βάσει των στοιχείων του 2017.

⁶⁸⁸ Βάσει των στοιχείων του 2017.

⁶⁸⁹ Βάσει των στοιχείων του 2017.

⁶⁹⁰ Βάσει των στοιχείων του 2017.

⁶⁹¹ Αντίστοιχα με πολύ μικρές διαφοροποιήσεις ισχύουν και για τα έτη 2015 και 2017. Συγκρίσεις αναφορικά με την εξέλιξη των μεριδίων λαμβάνει χώρα, όπου κρίνεται αναγκαίο.

⁶⁹² Σημειώνεται ότι [65-75]% έχει μόνο στη γεωγραφική αγορά Σύρος – Νάξος και [75-85]% στις γεωγραφικές αγορές Ίος – Θήρα και Σύρος – Ίος, ενώ στις υπόλοιπες 26 γεωγραφικές αγορές το μερίδιο κυμαίνεται από [75-85]% έως [95-100]%.

⁶⁹³ Βλ. Γεωγραφική αγορά Σύρος – Νάξος, όπου η νέα οντότητα έχει ποσοστό [65-75]% και η ανταγωνίστρια SEAJET [25-35]%.

⁶⁹⁴ Βλ. τις δύο (2) γεωγραφικές αγορές στις οποίες η νέα οντότητα έχει μερίδιο αγοράς [95-100]%, ήτοι Σύρος – Αττική και Πάρος – Κουφονήσια.

- 35]⁶⁹⁵ έως [45-55]⁶⁹⁶ μονάδες. Μάλιστα σε όλες αυτές τις γεωγραφικές αγορές, η ενιαία οντότητα είναι τρίτη σε μέγεθος μεριδίων.
546. Εκτιμάται, συνεπώς, ότι ο συντονισμός καθίσταται ελάχιστα πιθανός και σε κάθε περίπτωση ασταθής, ενώ περαιτέρω η επαύξηση του μεριδίου της γνωστοποιούσας στις αγορές Μύκονος - Τήνος και Τήνος – Μύκονος μετά τη συγκέντρωση κατά κάτω του 5% αξιολογείται ως μη ικανή να οδηγήσει στη δημιουργία ή την ενδυνάμωση συλλογικής δεσπόζουσας θέσης.
547. Στις γεωγραφικές αγορές Αμοργός - Κουφονήσια, Θήρα - Ίος, Ίος - Νάξος, Κουφονήσια - Αμοργός, Κουφονήσια - Νάξος, Νάξος - Ίος, Νάξος - Κουφονήσια, Αττική - Μύκονος και Μύκονος - Αττική παρατηρείται ότι η ενιαία οντότητα μαζί με τη δεύτερη ή πρώτη ανά περίπτωση σε μέγεθος ανταγωνίστριά της θα κατέχουν αθροιστικά, μετά την υπό εξέταση συγκέντρωση, μερίδια αγοράς κυμαινόμενα από [65-75]⁶⁹⁷ έως [95-100]⁶⁹⁸%. Ως εκ τούτου, οι υπό κρίση αγορές παρουσιάζουν υψηλό επίπεδο συγκέντρωσης και είναι περισσότερο εύαλωτες στη δημιουργία συντονισμένων αποτελεσμάτων. Ειδικότερα:
548. Στις γεωγραφικές αγορές Αμοργός - Κουφονήσια και Κουφονήσια - Αμοργός η ενιαία οντότητα μαζί με την δεύτερη ή πρώτη ανάλογα με την αγορά σε μέγεθος ανταγωνίστριά της ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ θα κατέχουν αθροιστικά, μετά την υπό εξέταση συγκέντρωση, μερίδια αγοράς ανερχόμενα σε 100% βάσει των στοιχείων του 2016, ενώ παρατηρείται απόλυτη συμμετρία μεταξύ των μεριδίων αγοράς τους. Το 2017 τα μερίδια αγοράς των δυο εταιριών (ενιαία οντότητα και ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ) παραμένουν σχεδόν αμετάβλητα στην αγορά Αμοργός – Κουφονήσια, ενώ στην αγορά Κουφονήσια – Αμοργός παρουσιάζουν εντονότερη διακύμανση, με το μερίδιο της ενιαίας οντότητας να αυξάνεται κατά [10-15] ποσοστιαίες μονάδες, με αντίστοιχη μείωση του μεριδίου της ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ, με συνέπεια να παρατηρείται ασυμμετρία μεταξύ των μεριδίων λόγω απόστασης που αγγίζει τις [15-25] ποσοστιαίες μονάδες. Τα συμμετρικά μερίδια των δύο πρώτων σε μέγεθος εταιριών, ιδίως στην αγορά Αμοργός – Κουφονήσια, ο μικρός αριθμός εταιριών που δραστηριοποιούνται στην εν λόγω αγορά (η SEAJETS έχει μερίδια μικρότερα του 5%) και η διαφάνεια στην αγορά συνιστούν παράγοντες που ευνοούν το συντονισμό των εταιριών.
549. Ωστόσο, όπως έχει προαναφερθεί για τις ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ, πρόκειται για έναν ανταγωνιστή, πολύ μικρότερου μεγέθους αυτού των συμμετεχουσών, με τελείως διαφορετικά χαρακτηριστικά και εξαιρετικά περιορισμένη δυναμικότητα. Δεν παρατηρείται, συνεπώς, αντίστοιχη συμμετρία στη διάρθρωση του κόστους, στα επίπεδα παραγωγικής ικανότητας και στη δυναμικότητα των δύο ανταγωνιστών (ενιαία οντότητα και ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ), με συνέπεια πέραν των μεριδίων αγοράς οι εν λόγω εταιρίες να μην παρουσιάζουν λοιπά κοινά σημεία που να καθιστούν το συντονισμό ευκολότερο.

⁶⁹⁵ Στο Τήνος - Αττική έχει μερίδιο αγοράς [45-55]% η FAST FERRIES και [15-25]% η νέα οντότητα.

⁶⁹⁶ Στο Μύκονος - Τήνος έχει μερίδιο αγοράς [55-65]% η FAST FERRIES και [5-10]% η νέα οντότητα.

⁶⁹⁷ Στη δρομολογιακή γραμμή Αττική - Μύκονος η νέα οντότητα έχει μερίδιο [25-35]% και η FAST FERRIS [35-45]%.

⁶⁹⁸ Στις δρομολογιακές γραμμές Κουφονήσια - Νάξος και Νάξος - Κουφονήσια η νέα οντότητα θα έχει μερίδιο [55-65]% και [55-65]% αντίστοιχα και η ανταγωνίστριά της ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ [35-45]% και [35-45]% αντίστοιχα.

550. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω στοιχεία, καθώς και τους παράγοντες και τις συνθήκες που αναφέρονται ανωτέρω υπό Ζ, Θ.1.2. και Θ.2.2., παρά την παρατηρούμενη συμμετρία μεριδίων αγοράς ιδίως στην αγορά Αμοργός – Κουφονήσια, διαπιστώνεται έλλειψη σταθερότητας, η οποία εκτιμάται ότι δυσχεραίνει την ανάπτυξη συντονισμού μεταξύ της ενιαίας οντότητας και του ανταγωνιστή της⁶⁹⁹.
551. Στις γεωγραφικές αγορές Κουφονήσια - Νάξος και Νάξος - Κουφονήσια, η ενιαία οντότητα μαζί με τη δεύτερη σε μέγεθος ανταγωνίστριά της ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ θα κατέχουν αθροιστικά, μετά την υπό εξέταση συγκέντρωση, μερίδια αγοράς ανερχόμενα σε [95-100]%. Ως εκ τούτου, και οι υπό κρίση αγορές παρουσιάζουν υψηλό επίπεδο συγκέντρωσης.
552. Ωστόσο, παρατηρείται μεγάλη διαφορά μεταξύ των μεριδίων της ενιαίας οντότητας και της δεύτερης σε μέγεθος μεριδίων ανταγωνίστριάς της κατά τα έτη 2016 – 2017, η οποία κυμαίνεται από [15-25] ποσοστιαίες μονάδες το 2016 στην αγορά Νάξος – Κουφονήσια και επιτείνεται το 2017 αγγίζοντας τις [25-35] ποσοστιαίες μονάδες στην αγορά Νάξος – Κουφονήσια, ενώ στην αγορά Κουφονήσια – Νάξος ανέρχεται σε [25-35] ποσοστιαίες μονάδες το 2017.
553. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω στοιχεία, καθώς και τους παράγοντες και τις συνθήκες που αναφέρονται ανωτέρω υπό Ζ, Θ.1.2. και Θ.2.2., εκτιμάται ότι στις γραμμές αυτές δεν είναι πιθανό να αναπτυχθεί συντονισμός ιδίως λόγω της παρατηρούμενης εντεινόμενης ασυμμετρίας μεριδίων (μεγάλη διαφορά ανάμεσα στα μερίδια της ενιαίας οντότητας και της δεύτερης σε μέγεθος μεριδίων ανταγωνίστριάς της καθώς και αύξηση της διαφοράς αυτής κατά το έτος 2017). Εξάλλου, οι εν λόγω εταιρίες δεν παρουσιάζουν λοιπά κοινά σημεία που να καθιστούν το συντονισμό ευκολότερο, καθώς δεν παρατηρείται αντίστοιχη συμμετρία στη διάρθρωση του κόστους, στα επίπεδα παραγωγικής ικανότητας και στη δυναμικότητα των δύο ανταγωνιστών⁷⁰⁰.
554. Στις αγορές Αττική - Μύκονος και Μύκονος - Αττική, η ενιαία οντότητα μαζί με την πρώτη σε μέγεθος ανταγωνίστριά της FAST FERRIES θα κατέχουν αθροιστικά, μετά την υπό εξέταση συγκέντρωση, μερίδια αγοράς που ελαφρώς ξεπερνούν το [65-75]% βάσει των στοιχείων του 2016, με τη μεταξύ τους διαφορά να ανέρχεται σε περίπου [10-15] ποσοστιαίες μονάδες. Το 2015 τα μερίδια των δύο ανταγωνιστών (ενιαίας οντότητας και FAST FERRIES) παρουσίαζαν εντονότερη συμμετρία με τη μεταξύ τους διαφορά να ανέρχεται σε [5-10] περίπου ποσοστιαίες μονάδες. Το 2017 παρατηρούνται αισθητές μειώσεις των μεριδίων αγορές των δύο ανταγωνιστών, κατά [10-15] και [15-25] ποσοστιαίες μονάδες της ενιαίας οντότητας και [5-10] περίπου μονάδες της FAST FERRIES, με συνέπεια να κατέχουν αθροιστικά μερίδια αγοράς [45-55]% και [45-55]% ανά δρομολογιακή φορά, ενώ αισθητή

⁶⁹⁹ Στη συγκεκριμένη διαδρομή το 2016 είχε συναφθεί Σύμβαση Δημόσιας Υπηρεσίας (βλ. α) Παράρτημα 1 της υπ' αριθ. πρωτ. 7217/07.12.2017 απαντητικής επιστολής του Υπουργείου Ναυτιλίας, και β) τον Πίνακα που προσκομίστηκε από τη Γνωστοποιούσα ως Παράρτημα ΣΤ της απαντητικής επιστολής με αριθ. πρωτ. 1738/15.03.2018), οπότε εφαρμόζονταν οι διατάξεις για τον ανώτατο επιτρεπόμενο ναύλο (βλ. ΥΑ 3323.1/02/08, ΦΕΚ 530/2008) σε κάποιες προσεγγίσεις.

⁷⁰⁰ Στη συγκεκριμένη διαδρομή το 2016, όπως και για τα επόμενα έτη 2017 και 2018, είχε συναφθεί Σύμβαση Δημόσιας Υπηρεσίας (βλ. α) Παράρτημα 1 της υπ' αριθ. πρωτ. 7217/07.12.2017 απαντητικής επιστολής του Υπουργείου Ναυτιλίας, και β) τον Πίνακα που προσκομίστηκε από τη Γνωστοποιούσα ως Παράρτημα ΣΤ της απαντητικής επιστολής με αριθ. πρωτ. 1738/15.03.2018), οπότε εφαρμόζονταν οι διατάξεις για τον ανώτατο επιτρεπόμενο ναύλο (βλ. ΥΑ 3323.1/02/08, ΦΕΚ 530/2008) σε κάποιες προσεγγίσεις.

- αύξηση παρουσιάζουν τα μερίδια των δύο επόμενων στην κατάταξη ανταγωνιστών, κατά 10 με 15 ποσοστιαίες μονάδες.
555. Το ανωτέρω κατά το έτος 2017 συνδυαστικό μερίδιο των δύο προπορευόμενων, μετά τη συγκέντρωση, ανταγωνιστών (ενιαία οντότητα και FAST FERRIES) είναι χαμηλότερο του 55% και δεν επαρκεί για να προσδώσει στην αγορά χαρακτηριστικά δυοπωλίου, λαμβανομένου υπόψη ιδίως του γεγονότος ότι οι επόμενοι δύο ανταγωνιστές αυξάνουν αισθητά τα μερίδια τους. Ως εκ τούτου, παρατηρείται μεν ότι τα ανωτέρω μερίδια είναι συμμετρικά, πλην όμως υπάρχει διασπορά, μείωση των μεριδίων των συμμετεχουσών, ενώ επιπλέον η αγορά χαρακτηρίζεται ως δυναμική, με ανακατατάξεις με ικανή μεταβολή μεριδίων ιδίως κατά το 2017. Ενόψει των ανωτέρω καθώς και των παραγόντων που αναφέρονται ανωτέρω υπό Ζ, Θ.1.2. και Θ.2.2., εκτιμάται ότι δεν είναι πιθανό να αναπτυχθεί συντονισμός μεταξύ των δραστηριοποιούμενων στις ανωτέρω αγορές ανταγωνιστριών ακτοπλοϊκών εταιριών.
556. Στις γεωγραφικές αγορές Ίος - Νάξος και Νάξος - Ίος, η ενιαία οντότητα μαζί με την δεύτερη σε μέγεθος ανταγωνίστριά της SEAJETS θα κατέχουν αθροιστικά, μετά την υπό εξέταση συγκέντρωση, μερίδια αγοράς ανερχόμενα σε 100% βάσει των στοιχείων του 2016, και συγκεκριμένα η ενιαία οντότητα θα είναι πρώτη σε μέγεθος με [5-10] περίπου μονάδες διαφορά από τη δεύτερη SEAJETS, ενώ στην αγορά κατά το 2016 δεν δραστηριοποιείτο καμία άλλη ακτοπλοϊκή εταιρεία. Το 2015 οι συμμετέχουσες είχαν στη διαδρομή Ίος - Νάξος κατά πολύ υψηλότερο αθροιστικό μερίδιο σε σχέση με το 2016 και συγκεκριμένα [65-75]% και στη διαδρομή Νάξος - Ίος [75-85]%, ενώ το ίδιο έτος η SEAJET είχε μερίδιο αγοράς [25-35]% στην αγορά Ίος - Νάξος και [15-25]% στην αγορά Νάξος - Ίος. Το 2017 τόσο το αθροιστικό μερίδιο των συμμετεχουσών όσο και το μερίδιο της SEAJET παρουσιάζουν μείωση σε σχέση με το 2016 που κυμαίνεται από για την ενιαία οντότητα περίπου στις [15-25] ποσοστιαίες μονάδες και για τη SEAJETS στις [0-5] στην αγορά Ίος - Νάξος και στις περίπου τριάντα στην αγορά Νάξος - Ίος, ενώ στις αγορές αυτές εισέρχεται η GOLDEN, η οποία λαμβάνει κατά το πρώτο έτος δραστηριοποίησής της μερίδιο [15-25]% και [35-45]% αντίστοιχα.
557. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω στοιχεία και ιδίως τις μειώσεις μεριδίων των δύο ανταγωνιστών (ιδίως της ενιαίας οντότητας) που παρατηρούνται κατά την τριετία 2015-2017, τις ανακατατάξεις στα μερίδια, που σημειώθηκαν μετά την είσοδο νέου ανταγωνιστή, το δυναμικό χαρακτήρα των εν λόγω αγορών, που καταδεικνύεται από τα ανωτέρω, καθώς και τους παράγοντες και τις συνθήκες που αναφέρονται ανωτέρω υπό Ζ, Θ.1.2. και Θ.2.2., και παρά τη διαφάνεια της αγοράς και τη συμμετρία των μεριδίων αγοράς κατά το έτος 2016, διαπιστώνεται έλλειψη σταθερότητας, η οποία δεν καθιστά πιθανή την ανάπτυξη συντονισμού εν προκειμένω.
558. Στην αγορά Θήρα - Ίος, η ενιαία οντότητα μαζί με την δεύτερη σε μέγεθος ανταγωνίστριά της SEAJETS θα κατέχουν, μετά την υπό εξέταση συγκέντρωση, συνδυαστικό μερίδιο αγοράς ανερχόμενο σε [65-75]% βάσει των στοιχείων του 2016. Στην εν λόγω αγορά δραστηριοποιείται και τρίτος ανταγωνιστής, η ZANTE, με μερίδια αγοράς ίδιου μεγέθους με αυτά της SEAJETS, ενώ παρατηρείται διαφορά [15-25] ποσοστιαίων μονάδων μεταξύ της ενιαίας οντότητας και της δεύτερης σε μέγεθος ανταγωνίστριάς της, και συνεπώς ασυμμετρία.

559. Η ενιαία οντότητα μαζί με τις δύο επόμενες ανταγωνίστριες της θα κατέχουν, μετά την υπό εξέταση συγκέντρωση, συνδυαστικό μερίδιο αγοράς ανερχόμενο σε [95-100]%, βάσει των στοιχείων του 2016, ωστόσο το παραπάνω διαπιστούμενο υψηλό ποσοστό θα κατέχουν τρεις επιχειρήσεις, γεγονός το οποίο καθιστά τον πιθανό συντονισμό κατ' αρχήν ασταθή, λόγω και της διαφοράς μεταξύ του μεριδίου της ενιαίας οντότητας και των επόμενων ανταγωνιστών που ανέρχεται σε [15-25] περίπου ποσοστιαίες μονάδες, αλλά και του γεγονότος ότι οι εν λόγω εταιρίες, και ιδίως έναντι της τρίτης ανταγωνίστριας ZANTE, δεν παρουσιάζουν λοιπά κοινά σημεία που να καθιστούν το συντονισμό ευκολότερο, καθώς δεν παρατηρείται αντίστοιχη συμμετρία στη διάρθρωση του κόστους, στα επίπεδα παραγωγικής ικανότητας και στη δυναμικότητα των ανταγωνιστών. Παρατηρείται, περαιτέρω, έλλειψη διαρθρωτικών δεσμών και είσοδος νέου ανταγωνιστή το 2017, της GOLDEN, με μερίδιο [5-10]%.
560. Συνεπώς, λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω στοιχεία καθώς και τους παράγοντες και τις συνθήκες που αναφέρονται ανωτέρω υπό Ζ, Θ.1.2. και Θ.2.2., δεν καταδεικνύεται συντονισμός μεταξύ της ενιαίας οντότητας και του επόμενου ή των επόμενων δύο ανταγωνιστών της⁷⁰¹.

Θ.2.2.3. Στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών

561. Ως προς την αγορά θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών, εκτιμάται ότι δεν υφίσταται πιθανότητα συντονισμού στις δρομολογιακές γραμμές Αττική – Σάμος⁷⁰², Σάμος - Αττική⁷⁰³, Αττική – Πάτμος, Πάτμος - Αττική, Αμοργός - Αττική, Αττική - Αμοργός, Αττική - Κουφονήσια, Αττική – Σύρος, Κουφονήσια - Αττική, Σύρος - Αττική, Αμοργός – Κουφονήσια⁷⁰⁴, Θήρα – Νάξος⁷⁰⁵, Νάξος – Θήρα⁷⁰⁶, Κουφονήσια - Αμοργός, Μύκονος - Σύρος, Νάξος - Αμοργός, Νάξος - Κουφονήσια και Πάρος - Κουφονήσια, διότι το μερίδιο της ενιαίας οντότητας, βάσει των στοιχείων του 2016, θα ανέλθει μετά τη συγκέντρωση σε 100%, μη δραστηριοποιούμενου σε αυτές άλλου ανταγωνιστή πέραν των συμμετεχουσών.
562. Επιπλέον, πιθανολογείται ότι δεν υφίσταται πιθανότητα ανάπτυξης συντονισμού στις δρομολογιακές γραμμές Αττική – Μυτιλήνη, Αττική - Χίος, Μυτιλήνη - Αττική, Χίος – Αττική, Μυτιλήνη - Χίος, Χίος – Μυτιλήνη, Αττική - Θήρα, Αττική – Νάξος, Αττική - Πάρος, Θήρα - Αττική, Νάξος - Αττική, Πάρος - Αττική, Αμοργός - Νάξος, Αμοργός - Πάρος, Θήρα - Πάρος, Ίος - Θήρα, Ίος - Νάξος, Ίος - Πάρος, Κουφονήσια - Νάξος, Κουφονήσια - Πάρος, Νάξος - Ίος, Νάξος - Πάρος, Πάρος - Αμοργός, Πάρος - Θήρα, Πάρος – Ίος, Πάρος - Νάξος, Σύρος - Μύκονος, Σύρος - Νάξος, Σύρος - Πάρος, Σύρος - Τήνος και Τήνος - Σύρος. Και τούτο διότι στις αγορές αυτές το μερίδιο αγοράς της ενιαίας οντότητας θα

⁷⁰¹ Στη συγκεκριμένη διαδρομή είχε συναφθεί Σύμβαση Δημόσιας Υπηρεσίας με τη SEAJETS για τη δρομολογιακή γραμμή Σύρος – Πάρος – Νάξος – Φολέγανδρος – Σίκινος – Ίος – Θηρασιά – Θήρα - Ανάφη, με ισχύ μέχρι την 28.02.2018, οπότε εφαρμόζονταν οι διατάξεις για τον ανώτατο επιτρεπόμενο ναύλο. Βλ. Παράρτημα 1 της υπ' αριθ. 7217/07.12.2017 απαντητικής επιστολής του Υπουργείου Ναυτιλίας.

⁷⁰² Βάσει των στοιχείων του 2017.

⁷⁰³ Βάσει των στοιχείων του 2017.

⁷⁰⁴ Βάσει των στοιχείων του 2017.

⁷⁰⁵ Βάσει των στοιχείων του 2017.

⁷⁰⁶ Βάσει των στοιχείων του 2017.

κυμαίνεται μετά τη συγκέντρωση από [65-75]%⁷⁰⁷ έως [95-100]%, το εναπομένον ανταγωνιστικό περιθώριο στην αγορά είναι ελάχιστο ([0-5] μονάδες) έως πολύ περιορισμένο ([25-35]μονάδες) και παρατηρείται μεγάλη διαφορά από τον επόμενο σε μέγεθος παίκτη κυμαινόμενη από [35-45]⁷⁰⁸ έως και [95-100]⁷⁰⁹ ποσοστιαίες μονάδες και, συνεπώς, πλήρης ασυμμετρία, συνθήκες που καθιστούν το συντονισμό ελάχιστα πιθανό και σε κάθε περίπτωση ασταθή. Εξάλλου, η ενιαία οντότητα καθίσταται επικεφαλής στις ανωτέρω αγορές, καθιστώντας τον συντονισμό ιδιαίτερα δύσκολο. Κατά συνέπεια, η πιθανότητα συντονισμού στις ανωτέρω αγορές λόγω της συγκέντρωσης εκτιμάται ότι είναι αμελητέα.

563. Περαιτέρω, αξιολογείται ότι δεν υφίσταται πιθανότητα συντονισμού στις δρομολογιακές γραμμές Αττική - Μύκονος και Μύκονος - Αττική, διότι η ενιαία οντότητα θα έχει χαμηλά μερίδια αγοράς ύψους [15-25]% στο Αττική - Μύκονος και [25-35]% στο Μύκονος - Αττική βάσει των στοιχείων του 2016 και ταυτόχρονα απόσταση από την πρώτη σε μέγεθος μεριδίων εταιρία [25-35]⁷¹⁰ και [45-55]⁷¹¹ μονάδων. Εκτιμάται, συνεπώς, ότι ο συντονισμός καθίσταται ελάχιστα πιθανός και σε κάθε περίπτωση ασταθής, ενώ περαιτέρω η επαύξηση του μεριδίου της γνωστοποιούσας στις ανωτέρω αγορές μετά τη συγκέντρωση κάτω του 5% αξιολογείται ως μη ικανή να οδηγήσει στη δημιουργία ή την ενδυνάμωση συλλογικής δεσπόζουσας θέσης.
564. Στις γεωγραφικές αγορές Αττική - Ίος, Ίος - Αττική, Θήρα - Ίος και Σύρος - Ίος⁷¹², η ενιαία οντότητα αποκτά μερίδια αγοράς [45-55]%, [35-45]%, [45-55]% και [25-35]% αντίστοιχα, ενώ αθροιστικά με την πρώτη σε μέγεθος μεριδίων ανταγωνίστριά της ZANTE στις τρεις πρώτες και τη SEAJETS στην τελευταία θα κατέχουν μετά τη συγκέντρωση μερίδια αγοράς που ανέρχονται σε 100% στις αγορές Αττική - Ίος, Ίος - Αττική και Σύρος - Ίος και σε [75-85]% στη γεωγραφική αγορά Θήρα - Ίος. Ειδικότερα:
565. Στις αγορές Αττική - Ίος και Ίος - Αττική, η ενιαία οντότητα μαζί με την πρώτη σε μέγεθος ανταγωνίστριά της ZANTE θα κατέχουν βάσει των στοιχείων του 2016, μερίδιο 100%, με συμμετρία μεριδίων ([45-55]% ενιαία οντότητα και [45-55]% ZANTE). Το 2015 στη συγκεκριμένη γεωγραφική τα μερίδια ήταν ελάχιστα διαφοροποιημένα, ενώ σταθερότητα μεριδίων παρατηρείται και το 2017. Η έντονη συμμετρία των μεριδίων, η олиγοπωλιακή δομή της αγοράς (στη συγκεκριμένη αγορά δραστηριοποιείται μόνο η ενιαία οντότητα και η ZANTE), και η διαφάνεια στην αγορά συνιστούν παράγοντες που ευνοούν το συντονισμό των δραστηριοποιούμενων εταιριών.
566. Σημειώνεται, ωστόσο, ότι από άποψη ισχύος, υφίσταται μεγάλη απόσταση μεταξύ της ενιαίας οντότητας και της εταιρίας ZANTE, της οποίας ο στόλος αποτελείται από τρία συμβατικά πλοία με χαμηλή μέγιστη ταχύτητα (16,5 μίλια/ώρα) [βλ. σχετικά Παράρτημα 7], ενώ συνακόλουθα δεν υπάρχει συμμετρία ούτε στο δίκτυο διανομής τους. Συνεπώς, η ενιαία

⁷⁰⁷ Σημειώνεται ότι [65-75]% έχει μόνο στη γεωγραφική αγορά Αττική-Θήρα, [65-75]% στις γεωγραφικές αγορές Αττική - Θήρα και Ίος - Θήρα, [75-85]% στο Σύρος - Νάξος, ενώ στις υπόλοιπες 27 γεωγραφικές αγορές το μερίδιο κυμαίνεται από [75-85]% έως [95-100]%.

⁷⁰⁸ Βλ. γεωγραφική αγορά Αττική - Θήρα, όπου η νέα οντότητα έχει ποσοστό [65-75]% και η ανταγωνίστρια ANEK [25-35]%.

⁷⁰⁹ Βλ. τις τρεις (3) γεωγραφικές αγορές στις οποίες η νέα οντότητα έχει μερίδιο αγοράς [95-100]%, ήτοι Αττική - Πάρος, Πάρος - Αττική και Κουφονήσια - Νάξος.

⁷¹⁰ Στο Μύκονος - Αττική έχει μερίδιο αγοράς [55-65]% η FAST FERRIES και [25-35]% η νέα οντότητα.

⁷¹¹ Στο Αττική - Μύκονος έχει μερίδιο αγοράς [65-75]% η FAST FERRIES και [15-25]% η νέα οντότητα.

⁷¹² Βάσει των στοιχείων του 2017.

οντότητα και η ανταγωνίστριά της δεν παρουσιάζουν λοιπά κοινά σημεία, πέραν των μεριδίων αγοράς σε αυτή τη συγκεκριμένη αγορά, που να καθιστούν το συντονισμό ευκολότερο, καθώς δεν παρατηρείται αντίστοιχη συμμετρία στη διάρθρωση του κόστους, στα επίπεδα παραγωγικής ικανότητας και στη δυναμικότητα των ανταγωνιστών, ενώ περαιτέρω δεν υφίστανται ενδείξεις συντονισμού μεταξύ τους ούτε στις λοιπές αγορές κοινής δραστηριοποίησής τους. Εκτιμάται, συνεπώς, λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω στοιχεία καθώς και τους παράγοντες και τις συνθήκες που αναφέρονται ανωτέρω υπό Ζ, Θ.1.2. και Θ.2.2., ότι δεν καταδεικνύεται συντονισμός μεταξύ της ενιαίας οντότητας και του επόμενου ανταγωνιστή της.

567. Στη γεωγραφική αγορά Θήρα - Ίος, η ενιαία οντότητα μαζί με την πρώτη σε μέγεθος ανταγωνίστριά της ZANTE θα κατέχουν, όπως προαναφέρθηκε, βάσει των στοιχείων του 2016, μερίδιο 100%, με πλήρη συμμετρία μεριδίων. Το 2015 παρατηρείται απόσταση μεταξύ των μεριδίων των δύο ανταγωνιστών, που δεν προσεγγίζει τις 10 ποσοστιαίες μονάδες, ενώ το 2017 παρατηρείται οριακή μείωση των μεριδίων αγοράς των δύο ανταγωνιστών, ενώ στην αγορά εισέρχεται η SEAJETS, η οποία έλαβε με την πρώτη δραστηριοποίησή της μερίδιο αγοράς [15-25]%.
568. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, και ιδίως τη δυναμική που παρουσιάζει η εν λόγω αγορά ιδίως το 2017, καθώς και τους παράγοντες και τις συνθήκες που αναφέρονται ανωτέρω υπό Ζ, Θ.1.2. και Θ.2.2., δεν καταδεικνύεται συντονισμός μεταξύ της ενιαίας οντότητας και του επόμενου ανταγωνιστή της, λόγω έλλειψης σταθερότητας στην υπό κρίση αγορά⁷¹³.
569. Στη γεωγραφική αγορά Σύρος - Ίος, η ενιαία οντότητα μαζί με την πρώτη σε μέγεθος ανταγωνίστριά της SEAJETS θα κατέχουν, όπως προαναφέρθηκε, βάσει των στοιχείων του 2017, μερίδιο 100%, με πλήρη συμμετρία μεριδίων, η οποία επιτυγχάνεται λόγω της δραστηριοποίησης της γνωστοποιούσας το 2017 με μερίδιο αγοράς [5-10]%. Στην εν λόγω αγορά διακινήθηκαν το 2017 μόλις [...] φορτηγά [βλ. Παράρτημα 16], αξιολογείται συνεπώς ότι η διαπιστούμενη εν προκειμένω συμμετρία είναι μάλλον τυχαία, ενώ λόγω ακριβώς του μεγέθους της εν λόγω αγοράς οι ανταγωνιστές δεν έχουν κίνητρο να συντονισθούν.
570. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, και ιδίως το μέγεθος της εν λόγω αγοράς και την συνακόλουθη έλλειψη κινήτρων συντονισμού, καθώς και τους παράγοντες και τις συνθήκες που αναφέρονται ανωτέρω υπό Ζ, Θ.1.2. και Θ.2.2., δεν καταδεικνύεται συντονισμός μεταξύ της ενιαίας οντότητας και του επόμενου ανταγωνιστή της.

Ι. ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

571. Τα επιχειρήματα που προέβαλαν εν προκειμένω οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις ως προς τις αποτελεσματικότητες που μπορούν να προκύψουν συνεπεία της υπό κρίση πράξης [βλ. ανωτέρω υπό Η.1.] δεν αντισταθμίζουν κατά την κρίση της Επιτροπής τα αρνητικά αποτελέσματα που διαπιστώθηκαν ανωτέρω, διότι κατ' αρχήν δεν προκύπτει συγκεκριμένο

⁷¹³ Στη συγκεκριμένη διαδρομή είχε συναφθεί Σύμβαση Δημόσιας Υπηρεσίας με τη SEAJETS οπότε εφαρμόζονταν οι διατάξεις για τον ανώτατο επιτρεπόμενο ναύλο (βλ. ΥΑ 3323.1/02/08, ΦΕΚ 530/2008) σε κάποιες προσεγγίσεις. Βλ. Παράρτημα 1 της υπ' αριθ. πρωτ. 7217/07.12.2017 απαντητικής επιστολής του Υπουργείου Ναυτιλίας.

και σαφές όφελος για τους καταναλωτές, το οποίο να είναι ως ένα βαθμό τουλάχιστον επαληθεύσιμο, ούτε τεκμηριώνεται για ορισμένες εξ αυτών πως συνδέονται με τη συγκεκριμένη υπό κρίση πράξη.

572. Επισημαίνεται ότι το μέτρο απόδειξης της επίτευξης αποτελεσματικότητας είναι ευθέως ανάλογο των εντοπισθέντων προβλημάτων ανταγωνισμού⁷¹⁴. Δεδομένου ότι συνεπεία της υπό κρίση συναλλαγής σε δεκάδες αγορές η ενιαία οντότητα θα αποκτήσει δεσπόζουσα και μάλιστα σε πολλές από αυτές μονοπωλιακή ή υπερ-δεσπόζουσα θέση, με μερίδια αγοράς τα οποία υπερβαίνουν το [65-75] ή και το [75-85]%, οι προβαλλόμενες από τις συμμετέχουσες αποτελεσματικότητες δεν πληρούν και εκ του λόγου αυτού το απαιτούμενο μέτρο απόδειξης.
573. Συγκεκριμένα, οι ΑΤΤΙCΑ⁷¹⁵ και η ΗSW⁷¹⁶ αναφέρονται σε παράγοντες οι οποίοι θα μπορούσαν να επιφέρουν αποτελεσματικότητες, όπως ο εξορθολογισμός του δικτύου, η δημιουργία καλύτερων συνθηκών εξυπηρέτησης, η καλύτερη εκμετάλλευση των πλοίων, η απελευθέρωση χωρητικότητας και η κάλυψη συγκοινωνιακών αναγκών, χωρίς όμως να προσδιορίζουν σε ποιες αγορές τα αποτελέσματα αυτά θα επέλθουν, με ποιο τρόπο, σε ποιο χρόνο και πως εντέλει θα ωφεληθεί ο καταναλωτής. Επίσης, δεν προσκόμισαν μελέτη αποτελεσματικότητας ή επιχειρηματικό σχέδιο εξορθολογισμού του δικτύου ή οποιοδήποτε σχετικό στοιχείο θα μπορούσε να καταστήσει τους εν λόγω ισχυρισμούς σαφείς, ουσιώδεις, έγκαιρους και επαληθεύσιμους ως απορρέοντες από την υπό κρίση συναλλαγή. Έτσι, είναι αδύνατο να επαληθευθεί ο ισχυρισμός της γνωστοποιούσας περί συνεργειών λόγω του εξορθολογισμού του δικτύου ύψους [...] εκ, ευρώ, καθώς δεν διευκρινίζεται ούτε προσκομίζονται σχετικά στοιχεία αναφορικά με τις συνέργειες που θα επέλθουν λόγω του προαναφερόμενου εξορθολογισμού, με τον τρόπο και το βαθμό που θα ωφεληθούν από αυτές οι καταναλωτές, και το μηχανισμό με τον οποίο τα οφέλη από τις συνέργειες αυτές θα μεταβιβασθούν στους καταναλωτές.
574. Περαιτέρω, οι ισχυρισμοί οι οποίοι αφορούν στη βελτίωση της χρηματοοικονομικής θέσης της ενιαίας οντότητας (προσέλκυση διεθνών επενδυτικών κεφαλαίων, ανταγωνισμό με αντίστοιχου μεγέθους ευρωπαϊκές εταιρίες και εξωστρέφεια προς τις αγορές), μπορεί να συνιστούν τους παράγοντες που οδήγησαν τα μέρη στη σύναψη της υπό κρίση συναλλαγής, δεν προκύπτει όμως με ποιο τρόπο θα ωφεληθούν τον καταναλωτή. Όπως δε ήδη αναφέρθηκε [βλ. ανωτέρω υπό Α.3.2.], αποτελεσματικότητες δεν συνιστούν τα πλεονεκτήματα που θα προκύψουν για τα συμβαλλόμενα μέρη λόγω της εκ μέρους τους άσκησης ισχύος στην αγορά, αλλά τα οφέλη εκείνα που, συνδεόμενα με τρόπο άμεσο και αιτιώδη με την κρινόμενη συμφωνία, λειτουργούν ενισχυτικά προς την ανταγωνιστική διαδικασία.

⁷¹⁴ Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση των οριζοντίων συγκεντρώσεων, παρ. 84, και ΕΑ 627/2016 παρ. 321. Αντιστοίχως βλ. και US Horizontal Merger Guidelines (2010), Κεφάλαιο 10 («*The greater the potential adverse competitive effect of a merger, the greater must be the cognizable efficiencies, and the more they must be passed through to customers, for the Agencies to conclude that the merger will not have an anticompetitive effect in the relevant market. When the potential adverse competitive effect of a merger is likely to be particularly substantial, extraordinarily great cognizable efficiencies would be necessary to prevent the merger from being anticompetitive. In adhering to this approach, the Agencies are mindful that the antitrust laws give competition, not internal operational efficiency, primary in protecting customers*»).

⁷¹⁵ Βλ. Γνωστοποίηση 1 και επιστολή υπ' αριθ. πρωτ. 5691/09.10.2017.

⁷¹⁶ Υπ' αριθ. πρωτ. 6312/30.10.2017 επιστολή.

575. Ακολούθως, ισχυρισμοί ότι ελλείπει της συγκέντρωσης θα συρρικνωθούν οι ελληνικές εταιρίες και ότι λόγω της συγκέντρωσης θα επιτραπεί η συνεχιζόμενη παρουσία ελληνικών εταιριών με «*ό,τι αυτό συνεπάγεται*» για καταναλωτές, ναυτικούς, προμηθευτές και την εθνική οικονομία εν γένει, είναι ασαφείς και δεν επιδέχονται αξιολόγησης. Ομοίως, ισχυρισμοί σχετικά με τη καλύτερη εξυπηρέτηση των ακριτικών νησιών, είναι αόριστοι και ασαφείς, ενώ δεν προσδιορίζεται πως η επίκληση του ενδεχομένου περαιτέρω ενδυνάμωσης ήδη ισχυρών ευρωπαϊκών παικτών συνδέεται με βελτίωση των αποτελεσματικότητων συνεπεία της υπό κρίση συγκέντρωσης.
576. Για τους ανωτέρω λόγους, κατά την κρίση της Επιτροπής δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις ώστε να θεωρηθεί ότι οι αντι-ανταγωνιστικές συνέπειες της υπό εξέταση συγκέντρωσης θα αντισταθμισθούν από τη βελτίωση μέσω αυτής της οικονομικής αποτελεσματικότητας και τη συμβολή της στην τεχνική/οικονομική πρόοδο.

ΙΑ. ΛΗΨΗ ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

577. Λαμβάνοντας υπόψη τις ενδεχόμενες δυσμενείς επιπτώσεις της κρινόμενης υπόθεσης στη λειτουργία του ανταγωνισμού, όπως αυτές περιγράφονται ειδικότερα ανωτέρω, κρίθηκε αναγκαία η λήψη κατάλληλων διορθωτικών μέτρων προκειμένου να εγκριθεί η γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση. Η δράση της Επιτροπής Ανταγωνισμού έχει ειδικό αντικείμενο, το οποίο οριοθετείται από τις κείμενες διατάξεις. Ειδικότερα, η αξιολόγηση της γνωστοποιηθείσας πράξης πρέπει να βασίζεται στις ανταγωνιστικές επιπτώσεις που δύνανται να επέλθουν ως αποτέλεσμα της εξεταζόμενης συγκέντρωσης, δηλαδή σε τυχόν προβλήματα που σχετίζονται με τις αλλαγές στη λειτουργία του ανταγωνισμού που θα επιφέρει η κρινόμενη συγκέντρωση. Συναφώς, οι προτεινόμενες δεσμεύσεις, καθώς και η συνακόλουθη αξιολόγησή τους από την Επιτροπή, πρέπει να στοχεύουν στην επίλυση των συγκεκριμένων αυτών προβλημάτων (κατά τις κείμενες πάντα διατάξεις).
578. Με το υπ' αριθ. πρωτ. 222/25.04.2018 έγγραφό της, η γνωστοποιούσα πρότεινε την ανάληψη δεσμεύσεων, σύμφωνα με το άρθρο 8 παρ. 8 του ν. 3959/2011, με στόχο να εξαλειφθούν οι σχετικές ανησυχίες της Επιτροπής και να εγκριθεί η γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση. Συνοπτικά, η προταθείσα δέσμη μέτρων αφορούσε την αντιμετώπιση, μέσω διορθωτικών μέτρων, αμφιβολιών που προκαλούνταν ως προς το συμβατό της συγκέντρωσης με τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού, ιδίως ως προς τη δημιουργία ή ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης στις σχετικές αγορές παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, ΙΧ οχημάτων και φορτηγών, τόσο σε πανελλήνιο επίπεδο όσο και σε ζεύγη λιμένων. Ειδικότερα, η γνωστοποιούσα ανέλαβε έναντι της Επιτροπής Ανταγωνισμού, δεσμεύσεις, με άξονες την απελευθέρωση «ζήτησης/ χώρου» για τη διευκόλυνση της εισόδου νέων ανταγωνιστών σε ζεύγη λιμένων στα οποία θα κατέχει μονοπωλιακή/ δεσπόζουσα θέση και τη μείωση της ισχύος της σε πανελλήνιο επίπεδο, σε συνδυασμό με την προβλεπόμενη στη δεύτερη συναλλαγή πώληση των πλοίων SUPERFAST XII και HIGHSPEED 7, καθώς και τη διατήρηση της συχνότητας των δρομολογίων και του ύψους των ναύλων στα υφιστάμενα επίπεδα.

579. Οι τελικές αυτές δεσμεύσεις αποτύπωναν τα σχόλια, τις προσαρμογές και τις συμπληρώσεις που προέκυψαν κατά τη διάρκεια της ανταλλαγής απόψεων μεταξύ της Επιτροπής Ανταγωνισμού και της γνωστοποιούσας. Το ακριβές κείμενο της πρότασης δεσμεύσεων, με τα Παραρτήματά της, αποτυπώνεται στο Διατακτικό και στο Παράρτημα 20 της παρούσας απόφασης.
580. Κατά την κρίση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, τα προαναφερόμενα διορθωτικά μέτρα σε συνδυασμό με την προβλεπόμενη πώληση των πλοίων SUPERFAST XII και HIGHSPEED 7 είναι επαρκή, κατάλληλα και αναλογικά για να διασφαλίσουν συνθήκες αποτελεσματικού ανταγωνισμού στην πανελλήνια αγορά και στις επιμέρους σχετικές αγορές στις διαδρομές Αττική – Σύρος/ Σύρος – Αττική και Αττική – Πάτμος/ Πάτμος – Αττική.
581. Όσον αφορά στα δρομολόγια από και προς την Αττική για τα νησιά Πάρο, Νάξο, Αμοργό, Κουφονήσια, Ίο και Θήρα, κατά την κρίση της πλειοψηφίας των μελών της Επιτροπής, τα διορθωτικά μέτρα της μη αύξησης των συχνοτήτων των δρομολογίων, της μη αύξησης των ναύλων, της αποδρομολόγησης από τη γνωστοποιούσα δύο ταχυπλόων πλοίων και ενός συμβατικού σε περίπτωση που τρίτος ανταγωνιστής εκδηλώσει την πρόθεσή του να εισέλθει στα εν λόγω δρομολόγια, όπως αυτά ορίζονται στις δεσμεύσεις, της μη χρησιμοποίησης των αποδρομολογηθέντων ταχυπλόων πλοίων σε οποιαδήποτε άλλη από τις επηρεαζόμενες αγορές, με συνέπεια τη συνολική μείωση της παραγωγικής ικανότητας της ενιαίας οντότητας, σε συνδυασμό και με την προβλεπόμενη πώληση των πλοίων SUPERFAST XII και HIGHSPEED 7, και της μετάθεσης της ώρας αναχώρησης του πρωινού δρομολογίου του πλοίου για Πάρο, Νάξο, Ίο και Θήρα κατά 35' τουλάχιστον είναι επαρκή, αναλογικά και κατάλληλα για να διασφαλίσουν συνθήκες αποτελεσματικού ανταγωνισμού στις προαναφερόμενες επιμέρους σχετικές αγορές, ενόψει και των χαρακτηριστικών που παρουσιάζουν τα εν λόγω δρομολόγια και της αναμενόμενης έντασης ανταγωνισμού, και να επιτρέψουν την άμεση, επαρκή και αποτελεσματική δραστηριοποίηση ανταγωνιστών.
582. 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, ενόψει και των χαρακτηριστικών που παρουσιάζουν τα εν λόγω δρομολόγια (ζημιογόνα δρομολόγια μεγάλης διάρκειας, κατάλληλα για συμβατικά πλοία).
583. Συνεπώς, η εξεταζόμενη συγκέντρωση μπορεί να εγκριθεί, κατά το άρθρο 8 παρ. 6 και παρ. 8 του ν. 3959/2011, υπό τους αντίστοιχους όρους και προϋποθέσεις.
584. Ένα μέλος της Επιτροπής, η Εισηγήτρια Βικτωρία Μερτικοπούλου, εξέφρασε διαφορετική άποψη ως προς τα κατάλληλα διορθωτικά μέτρα που έπρεπε να αναλάβει η νέα οντότητα προκειμένου να εγκριθεί η υπό κρίση συγκέντρωση. Ως τα πλέον κατάλληλα και αναλογικά, κατά τη γνώμη της μειοψηφίας, διορθωτικά μέτρα για την αντιμετώπιση των ανησυχιών ως προς τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού στις επιμέρους αγορές όπου κατά τα ανωτέρω εντοπίζονται πολύ υψηλά μερίδια αγοράς, είναι εκείνα της αποδρομολόγησης του

πλοίου που εκτελεί το πρωινό δρομολόγιο (7.25 π.μ. από Πειραιά) για Πάρο, Νάξο, Ίο και Θήρα κατά τη διάρκεια ισχύος των δεσμεύσεων⁷¹⁷ και της εκποίησης πλοίου στο Β. Αιγαίο⁷¹⁸, και τούτο βάσει των ιδιαίτερα υψηλών ή μονοπωλιακών μεριδίων της νέας οντότητας και της εντεύθεν δημιουργίας ή ενίσχυσης δεσπόζουσας θέσης, και δεδομένου ότι η πραγματοποίηση της συγκέντρωσης θα επιφέρει μια σημαντική μεταβολή στη δομή των σχετικών αγορών, δεδομένου ότι μειώνεται ο αριθμός των ανταγωνιστών με την συγκέντρωση του πρώτου και του δεύτερου μεγαλύτερου παίκτη στην ελληνική επικράτεια. Ειδικότερα, κατά πάγια πρακτική και νομολογία, διορθωτικά μέτρα με διαρθρωτικό και μόνιμο χαρακτήρα κρίνονται κατά κανόνα προτιμητέα, επειδή δύναται να εξασφαλίζουν τις ανταγωνιστικές δομές της αγοράς. Συγκεκριμένα, δεσμεύσεις με διαρθρωτικό χαρακτήρα, όπως οι δεσμεύσεις που αφορούν στην εκποίηση μιας επιχειρηματικής μονάδας (divestiture), προτιμώνται με βάση το στόχο της νομοθεσίας περί ελέγχου συγκεντρώσεων, καθώς οι εν λόγω δεσμεύσεις αποτρέπουν σε μόνιμη βάση τη δημιουργία ή ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης από την κοινοποιηθείσα συγκέντρωση και, επιπλέον, δεν απαιτούν μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα μέτρα παρακολούθησης⁷¹⁹. Έτσι, οι δεσμεύσεις εκποίησης επιχειρηματικών δραστηριοτήτων αποτελούν τον καλύτερο τρόπο για την εξάλειψη των προβλημάτων

⁷¹⁷ Κατά τα ανωτέρω, στα δρομολόγια Κυκλάδων (εξαιρουμένων Τήνου/Μυκόνου) - από και προς Αττική, τα αθροιστικά μερίδια αγοράς των συμμετεχουσών είναι διαχρονικά υψηλά (άνω του [75-85]% βάσει των στοιχείων του 2016 στις αγορές μεταφοράς επιβατών και ΙΧ οχημάτων και άνω του [65-75]% βάσει των στοιχείων του 2016 στην αγορά μεταφοράς φορτηγών), συντρέχει, δε, εξάλειψη του σημαντικότερου ανταγωνιστή, απόσταση της νέας οντότητας από τον επόμενο ανταγωνιστή (η οποία θα ξεπερνά τις [...] ποσοστιαίες μονάδες στο σύνολο των υπό εξέταση αγορών μεταφοράς επιβατών και ΙΧ οχημάτων και τις [...] ποσοστιαίες μονάδες στην αγορά μεταφοράς επιβατών), μικρό εναπομένον ανταγωνιστικό περιθώριο, εγκαθιδρυμένη παρουσία των συμμετεχουσών στις σχετικές αγορές σε σύγκριση με την πρόσφατη και μη σταθερή ακόμα παρουσία της πλειονότητας των ανταγωνιστών τους, αμελητέος έως ήπιος βαθμός ανταγωνιστικής πίεσης που θα δέχεται η νέα οντότητα, ύπαρξη πραγματικών εμποδίων εισόδου, έλλειψη αντισταθμιστικής ισχύος των πελατών, και άλλοι παράγοντες βάσει των οποίων η υπό κρίση συγκέντρωση αναμένεται να οδηγήσει στη δημιουργία ή ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης στις αγορές Αμοργός, Θήρα, Ίος, Κουφονήσια, Νάξος, Πάρος, Σύρος - από/προς Αττική, ως προς τις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και ΙΧ οχημάτων και στις αγορές Θήρα, Κουφονήσια, Νάξος, Πάρος, Σύρος - από/προς Αττική ως προς τις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς φορτηγών. Ομοίως, και στα ενδονησιωτικά δρομολόγια Κυκλάδων (εξαιρουμένων Τήνου/Μυκόνου), με βάση τα προεκτεθέντα στοιχεία [διαχρονικά υψηλά αθροιστικά μερίδια αγοράς των συμμετεχουσών (άνω του 75% βάσει των στοιχείων του 2016), εξάλειψη του σημαντικότερου ανταγωνιστή, απόσταση της νέας οντότητας από τον επόμενο ανταγωνιστή (>[...] ποσοστιαίων μονάδων), μικρό εναπομένον ανταγωνιστικό περιθώριο, εγκαθιδρυμένη παρουσία των συμμετεχουσών στις σχετικές αγορές, μικρός βαθμός ανταγωνιστικής πίεσης που θα δέχεται η νέα οντότητα, ύπαρξη πραγματικών εμποδίων εισόδου, έλλειψη αντισταθμιστικής ισχύος των πελατών, κ.λπ. η υπό κρίση συγκέντρωση αναμένεται να οδηγήσει στη δημιουργία ή ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης τουλάχιστον στις αγορές Αμοργός-Νάξος, Αμοργός-Πάρος, Θήρα-Πάρος, Ίος-Πάρος, Κουφονήσια-Πάρος, Μύκονος-Σύρος, Νάξος-Πάρος, Πάρος-Θήρα, Πάρος-Ίος, Πάρος-Κουφονήσια, Πάρος-Νάξος, Σύρος-Μύκονος, , Κουφονήσια - Νάξος, Νάξος - Κουφονήσια, Νάξος - Αμοργός, Θήρα - Νάξος, Νάξος - Θήρα και Ίος - Θήρα, ως προς τις επιμέρους αγορές υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς α) επιβατών, β) οχημάτων και γ) φορτηγών.

⁷¹⁸ Στο σύνολο των αγορών της Περιοχής Βορείου Αιγαίου (από/ προς Αττική και ενδονησιωτικά), το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των συμμετεχουσών στις αγορές θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και ΙΧ οχημάτων θα ανέρχεται μετά την υπό κρίση πράξη σε 100%, και ειδικότερα, οι ανωτέρω αγορές θα μετατραπούν σε μονοπωλιακές από δυοπωλιακές συνεπεία της υπό κρίση πράξης, με τη γνωστοποιούσα να διπλασιάζει το μερίδιο αγοράς της, με την εξάλειψη του πρώτου σε μερίδια και μοναδικού ανταγωνιστή και με μηδενικό εναπομένον ανταγωνιστικό περιθώριο.

⁷¹⁹ Βλ. Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (22.10.2008) ό.π., σημεία 15-17, καθώς και υπόθεση ΠΕΚ Τ-102/96, Gencor κατά Επιτροπής, Συλλογή 1999, σ. ΙΙ-753, σκέψη 219, Υπόθεση ΔΕΚ C12/03P, Επιτροπή κατά Tetra Laval, Συλλογή 2005, σ. Ι-987, σκέψη 86 και Υπόθεση ΠΕΚ Τ-158/00, ARD κατά Επιτροπής, Συλλογή 2003, σ. ΙΙ-3825, σκέψη 192 επ.

ανταγωνισμού που προκύπτουν από οριζόντιες επικαλύψεις, αλλά, ενδεχομένως, και το καλύτερο μέσο για την επίλυση τυχόν προβλημάτων που απορρέουν από προβλήματα κάθετου χαρακτήρα. Σε γενικές γραμμές, οι εκποιούμενες αυτές δραστηριότητες πρέπει να αποτελούν βιώσιμη επιχειρηματική δραστηριότητα η οποία – εφόσον αναληφθεί από κατάλληλο αγοραστή, με την έγκριση της Επιτροπής – μπορεί να ανταγωνισθεί αποτελεσματικά και σε διαρκή βάση τη νέα οντότητα που προκύπτει από τη συγκέντρωση⁷²⁰.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού σε Ολομέλεια, **ομόφωνα εγκρίνει**, κατ' άρθρο 8 παρ. 6 και παρ. 8 του ν. 3959/2011, τη γνωστοποιηθείσα κατ' άρθρο 6 παρ. 1 - 3 του ν. 3959/2011 από 11.09.2017 (υπ' αριθ. πρωτ. 4973) συγκέντρωση, που αφορά στην απόκτηση από την εταιρία με την επωνυμία ΑΤΤΙΚΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ αποκλειστικού ελέγχου επί της εταιρίας με την επωνυμία ΧΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΪΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ, **υπό τους κάτωθι όρους και προϋποθέσεις (διορθωτικά μέτρα)**, στη βάση των δεσμεύσεων τις οποίες η ΑΤΤΙΚΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ ανέλαβε με το υπ' αριθμ. πρωτ. 222/25.04.2018 έγγραφό της έναντι της Επιτροπής Ανταγωνισμού, σύμφωνα με το άρθρο 8 παρ. 4 και παρ. 8 του ν. 3959/2011, όπως ισχύει, και οι οποίες έχουν ως ακολούθως:

Η εταιρία με την επωνυμία ΑΤΤΙΚΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ και το διακριτικό τίτλο ΑΤΤΙΚΑ GROUP αναλαμβάνει έναντι της Επιτροπής Ανταγωνισμού τις κάτωθι δεσμεύσεις βάσει του άρθρου 8 ν. 3959/2011:

Α. ΟΡΙΣΜΟΙ

Απόφαση: Η απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού σε σχέση με τις υπ' αριθμ. πρωτ. 4973/11.09.2017 και 6945/27.11.2017 γνωστοποιήσεις της Εταιρίας για την απόκτηση από την Εταιρία αποκλειστικού ελέγχου επί της Εταιρίας ΗΣW με την οποία επιβάλλονται όροι και υποχρεώσεις, στη βάση των δεσμεύσεων τις οποίες ανέλαβε, σύμφωνα με το άρθρο 8 παρ. 4 και παρ. 8 του ν. 3959/2011, όπως ισχύει, η Εταιρία.

Δεσμεύσεις: Οποιοδήποτε ή το σύνολο των όρων και υποχρεώσεων που επιβάλλονται με την Απόφαση, στη βάση των δεσμεύσεων τις οποίες ανέλαβε, σύμφωνα με το άρθρο 8 παρ. 4 και παρ. 8 του ν. 3959/2011, όπως ισχύει, η Εταιρία.

Δέσμευση: Κάθε μία χωριστά από τις Δεσμεύσεις.

Δήλωση Δρομολόγησης: Δήλωση δρομολόγησης πλοίου Τρίτου-Ανταγωνιστή στο αρμόδιο κατά περίπτωση όργανο (Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών κλπ), περιλαμβανομένων των δηλώσεων για νέο δρομολόγιο, επέκταση ή τροποποίηση υφιστάμενου δρομολογίου και στο πλαίσιο τακτικής, έκτακτης ή άλλου τύπου δρομολόγησης.

⁷²⁰ Βλ. Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (22.10.2008) ό.π., σημείο 23 επ.

Δήλωση Πρόθεσης: Η υποβολή Δήλωσης Δρομολόγησης στο αρμόδιο κατά την κείμενη νομοθεσία όργανο (Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών κλπ) και η έγγραφη ενημέρωση προς τον Επιβλέποντα Εντολοδόχο ή, για το διάστημα μέχρι το διορισμό του Επιβλέποντος Εντολοδόχου, στην Επιτροπή Ανταγωνισμού, σχετικά με την υποβληθείσα Δήλωση Δρομολόγησης, εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας.

Εισήγηση: Οι υπ' αριθ. πρωτοκόλλου οικ. 1933/23.03.2018 και οικ. 1947/23.03.2018 Εκθέσεις της Εισηγήτριας της Επιτροπής Ανταγωνισμού Λευκοθέας Ντέκα.

Επηρεαζόμενες Αγορές: Για τις ανάγκες των Δεσμεύσεων, η διασύνδεση μεταξύ Αττικής και των ακόλουθων περιοχών/νησιών: Αμοργός, Θήρα, Ίος, Κουφονήσια, Μυτιλήνη, Νάξος, Πάρος, Πάτμος, Σύρος, Χίος.

Επηρεαζόμενες Αγορές ως προς τις οποίες η Συναλλαγή δεν δημιουργεί σοβαρές αμφιβολίες: Για τις ανάγκες των Δεσμεύσεων, η διασύνδεση μεταξύ Αττικής και των ακόλουθων περιοχών/νησιών: Μύκονος, Τήνος.

Ενεργοποίηση των Δεσμεύσεων: Η εκκίνηση της διαδικασίας αποδρομολόγησης / τροποποίησης δρομολόγησης πλοίων της Ενιαίας Οντότητας (περιλαμβανομένης της μετάθεσης ωρών αφίξεων/αφίξεων) από τις Συνδέσεις και η δρομολόγηση πλοίου Τρίτου- Ανταγωνιστή σε υλοποίηση των Δεσμεύσεων.

Ενιαία Οντότητα : Από κοινού οι εταιρίες ΑΤΤΙΚΑ και ΗΣΥ μετά την ολοκλήρωση της Συναλλαγής και την απόκτηση αποκλειστικού ελέγχου από την πρώτη επί της δεύτερης.

Επιβλέπων Εντολοδόχος: Ένα ή περισσότερα φυσικά ή νομικά πρόσωπα, ανεξάρτητα από την Εταιρία, εγκεκριμένα από την Επιτροπή Ανταγωνισμού και διορισμένα από την Εταιρία, που έχουν καθήκον την εποπτεία της συμμόρφωσης της Εταιρίας με τις Δεσμεύσεις κατά τα αναλυτικά οριζόμενα στο Παράρτημα Ι του υπ' αριθμ. πρωτ. 222/25.04.2018 εγγράφου ανάληψης δεσμεύσεων.

Εταιρία ή ΑΤΤΙΚΑ: Η Εταιρία με την επωνυμία ΑΤΤΙΚΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ και το διακριτικό τίτλο ΑΤΤΙΚΑ GROUP, περιλαμβανομένων των Συνδεδεμένων Επιχειρήσεων.

Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών: Το όργανο που προβλέπεται στο άρθρο 9 του Ν. 2932/2001.

Ημερομηνία Δραστηριοποίησης Τρίτου-Ανταγωνιστή: Η ημερομηνία πραγματικής έναρξης δρομολογίων του Τρίτου-Ανταγωνιστή σε Σύνδεση, σύμφωνα με τις αποφάσεις των αρμόδιων οργάνων και την κείμενη νομοθεσία.

Ναύλος: Ο καθαρός ναύλος χωρίς φόρους, τέλη και κρατήσεις υπέρ τρίτων, που εφαρμόζει η Εταιρία ή η ΗΣΥ ανά περίπτωση.

Ναύλωση: Η «Ναύλωση κατά παραχώρηση» (ναύλωση γυμνή ή γυμνού πλοίου), δυνάμει της οποίας ο ναυλωτής αποκτά, για το συμφωνημένο χρόνο, πλήρη έλεγχο και κατοχή επί του πλοίου, έχει τη ναυτική διεύθυνση και διαχείριση του πλοίου, διορίζει και απολύει τον πλοίαρχο και το πλήρωμα του πλοίου, ευθύνεται έναντι τρίτων ως εάν επρόκειτο περί του πλοιοκτήτη και γενικά, για όσο χρόνο διαρκεί η ναύλωση, υποκαθίσταται κατά πάντα στη θέση του πλοιοκτήτη, εκτός

του δικαιώματος πώλησης ή υποθήκευσης του πλοίου. Η Ενιαία Οντότητα έχει υποχρέωση να αφαιρέσει από το πλοίο τα σήματα και τα ονόματα της καθώς και όλα τα αντικείμενα που φέρουν τα σήματα ή τα ονόματα της.

Συναλλαγή: Η απόκτηση από την ΑΤΤΙΚΑ αποκλειστικού ελέγχου επί της HSW όπως περιγράφεται στην Εισήγηση.

Συνδεδεμένες Επιχειρήσεις: Επιχειρήσεις που ελέγχονται από την Εταιρία ή/και από τις απώτερες ελέγχουσες μητρικές επιχειρήσεις της Εταιρίας. Η έννοια του ελέγχου θα ερμηνεύεται σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ.3 του ν.3959/2011, όπως ισχύει.

Σύνδεση: Κάθε ένα από τα δρομολόγια και τις προσεγγίσεις πλοίων σε λιμένες στους οποίους αφορούν οι Δεσμεύσεις.

Συνδέσεις: Οποιαδήποτε Σύνδεση ή και όλες.

Τρίτος-Ανταγωνιστής: 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 δρομολογηθεί στη Σύνδεση για αντίστοιχο χρονικό διάστημα ανά λιμένα με το πλοίο που πρόκειται να αποδρομολογηθεί/ τροποποιήσει τη δρομολόγησή του/ μεταθέσει τις ώρες αφίξο-αναχωρήσεών του, κατά τις Δεσμεύσεις υπό Β1. στοιχ. γ, Β2. στοιχ. γ-στ, Β3. στοιχ. δ και Β4. στοιχ. δ, (β) είναι ανεξάρτητη από την Εταιρία, όπως ορίζεται ανωτέρω, και δεν συνδέεται μαζί της καθ' οιονδήποτε τρόπο και (γ) έχει τους απαιτούμενους οικονομικούς πόρους και αποδεδειγμένη εμπειρία να δραστηριοποιηθεί στη Σύνδεση.

HSW: Η Εταιρία με την επωνυμία ΧΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΙΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ και το διακριτικό τίτλο HELLENIC SEAWAYS.

Β. ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

ΣΥΡΟΣ (ΑΠΟ/ ΠΡΟΣ ΑΤΤΙΚΗ)

Β1. Η Εταιρία αναλαμβάνει την υποχρέωση για περίοδο τριών (3) ετών από την ημερομηνία κοινοποίησης του διατακτικού της Απόφασης:

α. Να μην αυξήσει τις συχνότητες δρομολογίων ανά σχετική αγορά προϊόντος (επιβάτες, ΙΧ οχήματα, φορτηγά) στη διαδρομή Αττική - Σύρος/ Σύρος - Αττική σε σύγκριση με τις συχνότητες των δρομολογίων που εκτελούν την τρέχουσα περίοδο (2017 - 2018)⁷²¹ τα πλοία της Ενιαίας Οντότητας. Ενόσω δεν εξυπηρετεί Τρίτος-Ανταγωνιστής τη Σύνδεση αυτή, η παραπάνω Δέσμευση δεν θα ισχύει για τυχόν έκτακτες προσεγγίσεις που ενδέχεται να απαιτηθούν για την εξυπηρέτηση υπερβάλλουσας κίνησης κάποιες ημέρες του έτους που συνήθως παρατηρείται ανάγκη προσθήκης εκτάκτων προσεγγίσεων και συγκεκριμένα το τριήμερο της Καθαράς Δευτέρας, κατά την περίοδο του Πάσχα, του Αγίου Πνεύματος και ορισμένες ημέρες την καλοκαιρινή περίοδο.

⁷²¹ Βλ. Παράρτημα Α του υπ' αριθμ. πρωτ. 222/25.04.2018 εγγράφου ανάληψης δεσμεύσεων, με ενδεικτική αναφορά στις περιόδους Ιουνίου - Αυγούστου και Φεβρουαρίου.

β. Να μην αυξήσει τους Ναύλους επιβατών, ΙΧ και φορτηγών οχημάτων (σε σχέση με τον υφιστάμενο ναύλο/ τους υφιστάμενους ναύλους κατά την ημερομηνία κοινοποίησης του διατακτικού της Απόφασης ανά κατηγορία και ανά θέση), με την εξαίρεση της υφιστάμενης ακριβότερης κατηγορίας ναύλου καμπίνας και με την επιφύλαξη του Παραρτήματος Β του υπ' αριθμ. πρωτ. 222/25.04.2018 εγγράφου ανάληψης δεσμεύσεων.

γ. Επιπροσθέτως:

- ο Εάν Τρίτος- Ανταγωνιστής δηλώσει την πρόθεσή του να εισέλθει στη Σύνδεση Αττική - Σύρος / Σύρος - Αττική με συμβατικό πλοίο την καλοκαιρινή περίοδο, με τουλάχιστον έξι (6) πρωινές αναχωρήσεις ανά εβδομάδα από Αττική, να σταματήσει, από την Ημερομηνία Δραστηριοποίησης Τρίτου-Ανταγωνιστή στη Σύνδεση να προσεγγίζει το λιμάνι της Σύρου με το συμβατικό πλοίο που προσεγγίζει τη Σύρο από Αττική στο πλαίσιο του δρομολογίου Αττική - Σύρος - Μύκονος - Ικαρία - Σάμος με αναχώρηση πρωινές ώρες (επί του παρόντος, το συμβατικό πλοίο της HSW NISSOS MYKONOS το οποίο αναχωρεί από τον Πειραιά στις 07:35 κάθε πρωί πλην Τετάρτης⁷²²). Το πλοίο που εκάστοτε πραγματοποιεί το δρομολόγιο αυτό θα μπορεί να συνεχίσει να εκτελεί το δρομολόγιο του, χωρίς όμως να πραγματοποιεί διέλευση από και προς το λιμάνι της Σύρου.
- ο Περαιτέρω, εάν Τρίτος-Ανταγωνιστής δηλώσει την πρόθεσή του να εισέλθει στη Σύνδεση Αττική - Σύρος / Σύρος - Αττική με Ε/Γ-Ο/Γ ταχύπλοο πλοίο κατ' αντιστοιχία του δρομολογίου που εκτελείται επί του παρόντος από Ε/Γ-Ο/Γ ταχύπλοο πλοίο της HSW (κατά τη μετάβαση και επιστροφή) (το Ε/Γ-Ο/Γ ταχύπλοο πλοίο της HSW Hellenic Highspeed, Παρασκευή και Κυριακή απογευματινές/βραδινές ώρες), να σταματήσει, από την ημερομηνία δραστηριοποίησης στη συγκεκριμένη Σύνδεση Τρίτου-Ανταγωνιστή να προσεγγίζει το λιμάνι της Σύρου με Ε/Γ-Ο/Γ ταχύπλοο πλοίο.

Οι Δεσμεύσεις αυτές θα ενεργοποιούνται υπό την προϋπόθεση ότι το λιμάνι της Σύρου θα αποτελεί κατά σειρά το πολύ το δεύτερο λιμάνι προορισμού από Αττική των πλοίων Τρίτων - Ανταγωνιστών.

Σε περίπτωση εισόδου Τρίτου-Ανταγωνιστή κατά τα ανωτέρω και ενόσω αυτός δραστηριοποιείται στη Σύνδεση, οι διελεύσεις που θα διακοπούν στο πλαίσιο των Δεσμεύσεων θα μειώνουν αντίστοιχα τον αριθμό των συχνότητων της παραγράφου 1α της παρούσας ενότητας πέραν των οποίων η Εταιρία δεν θα αυξήσει τη συχνότητα δρομολογίων.

Σε περίπτωση που το πλοίο του Τρίτου-Ανταγωνιστή δεν πραγματοποιήσει για οποιονδήποτε λόγο τη Σύνδεση κατά την Ημερομηνία Δραστηριοποίησης Τρίτου-Ανταγωνιστή, ή τη διακόψει, η Εταιρία θα έχει δικαίωμα επαναφοράς της Σύνδεσης που διέκοψε σύμφωνα με τα ανωτέρω λόγω της δραστηριοποίησης Τρίτου-Ανταγωνιστή στη συγκεκριμένη Σύνδεση σε Ενεργοποίηση των Δεσμεύσεων. Σε αυτήν την περίπτωση, εφόσον Τρίτος-Ανταγωνιστής, ο ίδιος ή άλλος, δηλώσει την πρόθεσή του να (επανα)εισέλθει στη Σύνδεση κατά τα ανωτέρω, η υποχρέωση διακοπής από την Εταιρία της Σύνδεσης ανά περίπτωση αναβιώνει.

⁷²² Όπου στο κείμενο γίνεται αναφορά σε πλοίο και ημέρες/ ώρες αναχώρησης (π.χ. "εκτελείται επί του παρόντος"), το παράδειγμα βασίζεται στο πρόγραμμα διελεύσεων του συγκεκριμένου τύπου πλοίου στη συγκεκριμένη Σύνδεση κατά την πρώτη εβδομάδα του Ιουλίου 2018.

Για κάθε μία εκ των ως άνω Δεσμεύσεων, ως χρόνος υλοποίησής τους, δηλαδή ως χρόνος υποχρεωτικής διακοπής της Σύνδεσης κατά τα ανωτέρω, ορίζεται η Ημερομηνία Δραστηριοποίησης Τρίτου-Ανταγωνιστή. Σε περίπτωση κατά την οποία υπάρχουν ήδη πωληθέντα εισιτήρια ή κρατήσεις για ημερομηνίες κατά τις οποίες η δρομολόγηση των ως άνω πλοίων θα έχει διακοπεί, εφαρμόζονται οι προβλέψεις της κείμενης νομοθεσίας.

ΑΤΤΙΚΗ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ – ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ - ΑΜΟΡΓΟΣ - ΊΟ - ΘΗΡΑ

B2. Η Εταιρία αναλαμβάνει την υποχρέωση για περίοδο τριών (3) ετών από την ημερομηνία κοινοποίησης του διατακτικού της Απόφασης:

α. Να μην αυξήσει ανά σχετική αγορά προϊόντος (επιβάτες, ΙΧ οχήματα, φορτηγά) τις συχνότητες δρομολογίων από και προς την Αττική για τα νησιά Πάρο, Νάξο, Αμοργό, Κουφονήσια, Ίο και Θήρα σε σύγκριση με τις συχνότητες των δρομολογίων που εκτελούν την τρέχουσα περίοδο (2017-2018)⁷²³ τα πλοία της Ενιαίας Οντότητας.

β. Να μην αυξήσει τους ναύλους επιβατών, ΙΧ και φορτηγών οχημάτων (σε σχέση με τον υφιστάμενο ναύλο/ τους υφιστάμενους ναύλους κατά την ημερομηνία κοινοποίησης του διατακτικού της Απόφασης ανά κατηγορία και ανά θέση), με την εξαίρεση της υφιστάμενης ακριβότερης κατηγορίας ναύλου καμπίνας και με την επιφύλαξη του Παραρτήματος Β του υπ' αριθμ. πρωτ. 222/25.04.2018 εγγράφου ανάληψης δεσμεύσεων.

γ. Εάν Τρίτος-Ανταγωνιστής δηλώσει την πρόθεσή του να εισέλθει στη Σύνδεση Αττική - Ίο - Θήρα/ Θήρα - Ίο - Αττική με Ε/Γ-Ο/Γ ταχύπλοο πλοίο, με δύο επιπλέον ενδιάμεσους σταθμούς κατά μέγιστον, με αναχώρηση πρωινές ώρες από την Αττική, κατ' αντιστοιχία του δρομολογίου που εκτελείται επί του παρόντος από Ε/Γ-Ο/Γ ταχύπλοο πλοίο της HSW (κατά τη μετάβαση και επιστροφή) (το Ε/Γ-Ο/Γ ταχύπλοο πλοίο της HSW Hellenic Highspeed το οποίο επί του παρόντος αναχωρεί από τον Πειραιά κάθε μέρα την 07:05 πμ), να σταματήσει, από την Ημερομηνία Δραστηριοποίησης στη συγκεκριμένη Σύνδεση Τρίτου-Ανταγωνιστή να εκτελεί το δρομολόγιο αυτό με Ε/Γ-Ο/Γ ταχύπλοο πλοίο. Το πλοίο που θα αποδρομολογηθεί δεν θα δρομολογηθεί σε καμία από τις Επηρεαζόμενες από τη Συναλλαγή Αγορές (με την εξαίρεση τις Επηρεαζόμενες Αγορές, ως προς τις οποίες η Συναλλαγή δεν δημιουργεί σοβαρές αμφιβολίες), εξαιρουμένης της δυνατότητας χρησιμοποίησής του προς αντικατάσταση άλλου πλοίου της Ενιαίας Οντότητας.

δ. Εάν Τρίτος-Ανταγωνιστής δηλώσει την πρόθεσή του να εισέλθει στη Σύνδεση Αττική - Πάρο - Νάξο - Ίο - Θήρα/ Θήρα - Ίο - Νάξο - Πάρο – Αττική, με συμβατικό πλοίο με αναχώρηση απογευματινές/ βραδινές ώρες από την Αττική κατ' αντιστοιχία του απογευματινού/βραδινού δρομολογίου από Πειραιά (κατά τη μετάβαση και επιστροφή) που εκτελείται επί του παρόντος από συμβατικό πλοίο της HSW (NISSOS CHIOS), να σταματήσει, από την Ημερομηνία Δραστηριοποίησης στη συγκεκριμένη Σύνδεση Τρίτου-Ανταγωνιστή να εκτελεί το δρομολόγιο αυτό με συμβατικό πλοίο. Το εκάστοτε πλοίο που θα αποδρομολογηθεί κατά τα ανωτέρω δεν θα δρομολογηθεί σε καμία από τις Επηρεαζόμενες από τη Συναλλαγή Αγορές (με την εξαίρεση τις Επηρεαζόμενες Αγορές, ως προς τις οποίες η Συναλλαγή δεν δημιουργεί σοβαρές αμφιβολίες),

⁷²³ Βλ. Παράρτημα Α του υπ' αριθμ. πρωτ. 222/25.04.2018 εγγράφου ανάληψης δεσμεύσεων, με ενδεικτική αναφορά στις περιόδους Ιουνίου - Αυγούστου και Φεβρουαρίου.

εξαιρουμένης της δυνατότητας χρησιμοποίησής του προς αντικατάσταση άλλου πλοίου της Ενιαίας Οντότητας.

ε. Εάν Τρίτος-Ανταγωνιστής δηλώσει την πρόθεσή του να εισέλθει στη Σύνδεση Αττική - Πάρο - Νάξο - Θήρα/ Θήρα - Νάξο - Πάρο - Αττική, με προσεγγίσεις στην Ίο, με συμβατικό πλοίο με αναχώρηση πρωινές ώρες από την Αττική, κατ' αντιστοιχία του πρωινού δρομολογίου από Πειραιά (κατά τη μετάβαση και επιστροφή) που εκτελείται επί του παρόντος από συμβατικό πλοίο της ΑΤΤΙCΑ (το συμβατικό πλοίο της ΑΤΤΙCΑ BLUE STAR DELOS, το οποίο αναχωρεί από τον Πειραιά κάθε μέρα στις 07:25 πμ), να μεταθέσει, από την Ημερομηνία Δραστηριοποίησης στη συγκεκριμένη Σύνδεση Τρίτου-Ανταγωνιστή, την ώρα αναχώρησης του δρομολογίου κατά τριανταπέντε (35') τουλάχιστον λεπτά.

στ. Εάν Τρίτος-Ανταγωνιστής δηλώσει την πρόθεσή του να εισέλθει στη Σύνδεση Αττική - Πάρο - Νάξο - Κουφονήσια - Αμοργό / Αμοργό - Κουφονήσια - Νάξο - Πάρο - Αττική με Ε/Γ-Ο/Γ ταχύπλοο πλοίο με αναχώρηση πρωινές ώρες από την Αττική, κατ' αντιστοιχία του δρομολογίου (κατά τη μετάβαση και επιστροφή) που εκτελείται επί του παρόντος με Ε/Γ-Ο/Γ ταχύπλοο πλοίο της ΗSW με αναχώρηση πρωινές ώρες (το Ε/Γ-Ο/Γ ταχύπλοο πλοίο της ΗSW Highspeed 4, το οποίο αναχωρεί από τον Πειραιά κάθε μέρα στις 07:15 πμ), να σταματήσει, από την Ημερομηνία Δραστηριοποίησης στη συγκεκριμένη Σύνδεση Τρίτου-Ανταγωνιστή να εκτελεί το δρομολόγιο αυτό με Ε/Γ-Ο/Γ ταχύπλοο πλοίο. Στην περίπτωση αυτή, η Εταιρία δεσμεύεται ότι δεν θα εκμεταλλευτεί η ίδια, ή δια Συνδεδεμένης Επιχείρησης ή κατά οιοδήποτε τρόπον εξαρτώμενου τρίτου, το Ε/Γ-Ο/Γ ταχύπλοο πλοίο της ΗSW Highspeed 4, εντός της Ελληνικής επικράτειας, εξαιρουμένης της δυνατότητας Ναύλωσης σε ανεξάρτητο τρίτο για δρομολόγηση εντός της ελληνικής επικράτειας ή χρησιμοποίησής του εν λόγω ταχυπλόου προς αντικατάσταση άλλου πλοίου της Ενιαίας Οντότητας. Στην περίπτωση αυτή, η αντικατάσταση θα μπορεί να γίνει μόνο για λόγους βλάβης ή ανωτέρας βίας και για το αναγκαίο προς τούτο χρονικό διάστημα.

Σε περίπτωση εισόδου Τρίτου-Ανταγωνιστή κατά τις παραγράφους (γ), (δ), και (στ) ανωτέρω και ενόσω αυτός δραστηριοποιείται στη συγκεκριμένη Σύνδεση, οι διελεύσεις που θα διακοπούν στο πλαίσιο των Δεσμεύσεων θα μειώνουν αντίστοιχα τον αριθμό των συχνοτήτων της παραγράφου Β2. στοιχ. α της παρούσας ενότητας, πέραν των οποίων η Εταιρία δεν θα αυξήσει τη συχνότητα δρομολογίων. Σε περίπτωση που το πλοίο του Τρίτου-Ανταγωνιστή δεν πραγματοποιήσει για οποιονδήποτε λόγο τη συγκεκριμένη Σύνδεση κατά την Ημερομηνία Δραστηριοποίησης Τρίτου-Ανταγωνιστή, ή τη διακόψει, η Εταιρία θα έχει δικαίωμα επαναφοράς της Σύνδεσης που διέκοψε ή μετάθεσε σύμφωνα με τα ανωτέρω, λόγω της δραστηριοποίησης Τρίτου-Ανταγωνιστή, στη συγκεκριμένη Σύνδεση σε Ενεργοποίηση των Δεσμεύσεων. Σε αυτήν την περίπτωση, εφόσον Τρίτος-Ανταγωνιστής, ο ίδιος ή άλλος, δηλώσει την πρόθεση του να (επανα)εισέλθει σε κάποια από τις Συνδέσεις κατά τα ανωτέρω, η υποχρέωση διακοπής ή μετάθεσης από την Εταιρία της Σύνδεσης ανά περίπτωση αναβιώνει.

Ως χρόνος υλοποίησης για κάθε μία εκ των Δεσμεύσεων των παραγράφων (γ), (δ), (ε) και (στ) ανωτέρω, δηλαδή ως χρόνος υποχρεωτικής διακοπής ή μετάθεσης της Σύνδεσης κατά τα ανωτέρω, ορίζεται η Ημερομηνία Δραστηριοποίησης Τρίτου-Ανταγωνιστή. Σε περίπτωση κατά την οποία υπάρχουν ήδη πωληθέντα εισιτήρια ή κρατήσεις για ημερομηνίες κατά τις οποίες η δρομολόγηση των ως άνω πλοίων θα έχει διακοπεί, εφαρμόζονται οι προβλέψεις της κείμενης νομοθεσίας.

ΠΑΤΜΟΣ (ΑΠΟ/ ΠΡΟΣ ΑΤΤΙΚΗ)

Β3. Η Εταιρία αναλαμβάνει την υποχρέωση για περίοδο τριών (3) ετών από την ημερομηνία κοινοποίησης του διατακτικού της Απόφασης:

α. Να μην αυξήσει τις συχνότητες δρομολογίων ανά σχετική αγορά προϊόντος (επιβάτες, ΙΧ οχήματα, φορτηγά) στη διαδρομή Αττική - Πάτμος/ Πάτμος - Αττική σε σύγκριση με τις συχνότητες των δρομολογίων που εκτελούν την τρέχουσα περίοδο (2017 - 2018)⁷²⁴ τα πλοία της Ενιαίας Οντότητας.

β. Να μην μειώσει ανά σχετική αγορά προϊόντος (επιβάτες, ΙΧ οχήματα, φορτηγά) πέραν ενός δρομολογίου εβδομαδιαίως τις συχνότητες δρομολογίων στη διαδρομή Αττική - Πάτμος/ Πάτμος - Αττική σε σύγκριση με τις συχνότητες των δρομολογίων που εκτελούν την τρέχουσα περίοδο (2017 - 2018) τα πλοία της Ενιαίας Οντότητας.

γ. Να μην αυξήσει τους ναύλους επιβατών, ΙΧ και φορτηγών οχημάτων (σε σχέση με τον υφιστάμενο ναύλο/ τους υφιστάμενους ναύλους κατά την ημερομηνία κοινοποίησης του διατακτικού της Απόφασης ανά κατηγορία και ανά θέση), με την εξαίρεση της υφιστάμενης ακριβότερης κατηγορίας ναύλου καμπίνας και με την επιφύλαξη του Παραρτήματος Β του υπ' αριθμ. πρωτ. 222/25.04.2018 εγγράφου ανάληψης δεσμεύσεων.

δ. Εάν Τρίτος-Ανταγωνιστής δηλώσει την πρόθεσή του να εισέλθει στη Σύνδεση Αττική - Πάτμος/ Πάτμος - Αττική με συμβατικό πλοίο με τουλάχιστον ίδιο αριθμό διελεύσεων ανά εβδομάδα και με αναχώρηση βραδινές ώρες από την Αττική, κατ' αντιστοιχία των δρομολογίων που εκτελούνται επί του παρόντος με ελεύθερη δρομολόγηση από συμβατικό πλοίο της ΑΤΤΙΚΑ με αναχώρηση βραδινές ώρες (από το πλοίο SUPERFAST XII, το οποίο αναχωρεί από τον Πειραιά κάθε Δευτέρα και Τετάρτη στις 19:00 μμ και Σάββατο στις 23:55 μμ), να διακόψει, από την Ημερομηνία Δραστηριοποίησης στη συγκεκριμένη Σύνδεση Τρίτου-Ανταγωνιστή, να προσεγγίζει το λιμάνι της Πάτμου με συμβατικό πλοίο στο πλαίσιο της γραμμής Αττική - Ρόδος κατά τα ανωτέρω. Το πλοίο που εκάστοτε πραγματοποιεί το δρομολόγιο αυτό θα μπορεί να συνεχίσει να εκτελεί το δρομολόγιο του, χωρίς όμως να πραγματοποιεί διέλευση από και προς το λιμάνι της Πάτμου.

Σε περίπτωση εισόδου Τρίτου-Ανταγωνιστή κατά τα ανωτέρω και ενόσω αυτός δραστηριοποιείται στη συγκεκριμένη Σύνδεση, οι διελεύσεις που θα διακοπούν στο πλαίσιο των Δεσμεύσεων θα μειώνουν αντίστοιχα τον αριθμό των συχνοτήτων της παραγράφου Β3. στοιχ. α. και β. της παρούσας ενότητας πέραν των οποίων η Εταιρία δεν θα αυξήσει ούτε θα μειώσει τη συχνότητα δρομολογίων.

Σε περίπτωση που το πλοίο του Τρίτου-Ανταγωνιστή δεν πραγματοποιήσει για οποιονδήποτε λόγο τη Σύνδεση κατά την Ημερομηνία Δραστηριοποίησης Τρίτου-Ανταγωνιστή, ή τη διακόψει, η Εταιρία θα έχει δικαίωμα επαναφοράς της Σύνδεσης που διέκοψε σύμφωνα με τα ανωτέρω λόγω της δραστηριοποίησης Τρίτου-Ανταγωνιστή στη συγκεκριμένη Σύνδεση σε Ενεργοποίηση των Δεσμεύσεων. Σε αυτήν την περίπτωση, εφόσον Τρίτος-Ανταγωνιστής, ο ίδιος ή άλλος,

⁷²⁴ Βλ. Παράρτημα Α του υπ' αριθμ. πρωτ. 222/25.04.2018 εγγράφου ανάληψης δεσμεύσεων, με ενδεικτική αναφορά στις περιόδους Ιουνίου - Αυγούστου και Φεβρουαρίου.

δηλώσει την πρόθεση του να (επανα)εισέλθει στη Σύνδεση κατά τα ανωτέρω, η υποχρέωση διακοπής από την Εταιρία της Σύνδεσης αναβιώνει.

Ως χρόνος υλοποίησης της ανωτέρω Δέσμευσης, δηλαδή ως χρόνος υποχρεωτικής διακοπής της Σύνδεσης κατά τα ανωτέρω, ορίζεται η Ημερομηνία Δραστηριοποίησης Τρίτου-Ανταγωνιστή. Σε περίπτωση κατά την οποία υπάρχουν ήδη πωληθέντα εισιτήρια ή κρατήσεις για ημερομηνίες κατά τις οποίες η δρομολόγηση του ως άνω πλοίου θα έχει διακοπεί, εφαρμόζονται οι προβλέψεις της κείμενης νομοθεσίας.

ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ (ΧΙΟ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ ΑΠΟ/ ΠΡΟΣ ΑΤΤΙΚΗ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΗ ΧΙΟΥ - ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ / ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ - ΧΙΟΥ)

Β4. Η Εταιρία αναλαμβάνει την υποχρέωση για περίοδο πέντε (5) ετών από την ημερομηνία κοινοποίησης του διατακτικού της Απόφασης:

α. Να μην αυξήσει ανά σχετική αγορά προϊόντος (επιβάτες, ΙΧ οχήματα, φορτηγά) τις συχνότητες δρομολογίων στις συνδέσεις Χίου και Μυτιλήνης από/ προς Αττική και μεταξύ τους σε σύγκριση με τις συχνότητες των δρομολογίων που εκτελούν την τρέχουσα περίοδο 2017 - 2018⁷²⁵ τα πλοία της Ενιαίας Οντότητας. Ενόσω δεν εξυπηρετεί Τρίτος-Ανταγωνιστής, τις Συνδέσεις αυτές, η παραπάνω Δέσμευση μη αύξησης δεν θα ισχύει για τυχόν έκτακτες προσεγγίσεις που ενδέχεται να απαιτηθούν για την εξυπηρέτηση έκτακτων συγκοινωνιακών αναγκών (π.χ. μεταφορά προσφύγων).

β. Να μην μειώσει ανά σχετική αγορά προϊόντος (επιβάτες, ΙΧ οχήματα, φορτηγά) τις συχνότητες δρομολογίων στις συνδέσεις Χίου και Μυτιλήνης από/ προς Αττική και μεταξύ τους σε σύγκριση με τις συχνότητες των δρομολογίων που εκτελούν την τρέχουσα περίοδο 2017 - 2018 τα πλοία της Ενιαίας Οντότητας.

γ. Να μην αυξήσει τους ναύλους επιβατών, ΙΧ και φορτηγών οχημάτων (σε σχέση με τον υφιστάμενο ναύλο/ τους υφιστάμενους ναύλους κατά την ημερομηνία κοινοποίησης του διατακτικού της Απόφασης ανά κατηγορία και ανά θέση), με την εξαίρεση της υφιστάμενης ακριβότερης κατηγορίας ναύλου καμπίνας και με την επιφύλαξη του Παραρτήματος Β του υπ' αριθμ. πρωτ. 222/25.04.2018 εγγράφου ανάληψης δεσμεύσεων.

δ. Εάν Τρίτος-Ανταγωνιστής δηλώσει την πρόθεσή του να εισέλθει στη Σύνδεση από/ προς Αττική για Χίο και Μυτιλήνη με συμβατικό πλοίο από την Ημερομηνία Δραστηριοποίησης στη Σύνδεση αυτή Τρίτου-Ανταγωνιστή να μειώσει τη συχνότητα των δρομολογίων που εκτελούν επί του παρόντος τα πλοία της Ενιαίας Οντότητας στη Σύνδεση κατά 50%.

Σε περίπτωση εισόδου Τρίτου-Ανταγωνιστή κατά τα ανωτέρω και ενόσω αυτός δραστηριοποιείται στη συγκεκριμένη Σύνδεση, οι διελεύσεις που θα διακοπούν στο πλαίσιο των Δεσμεύσεων θα μειώνουν αντίστοιχα τον αριθμό των συχνοτήτων της παραγράφου Β4 στοιχ. α. και β. της παρούσας ενότητας πέραν των οποίων η Εταιρία δεν θα αυξήσει ούτε θα μειώσει τη συχνότητα δρομολογίων.

⁷²⁵ Βλ. Παράρτημα Α του υπ' αριθμ. πρωτ. 222/25.04.2018 εγγράφου ανάληψης δεσμεύσεων, με ενδεικτική αναφορά στις περιόδους Ιουνίου - Αυγούστου και Φεβρουαρίου.

Σε περίπτωση που το πλοίο του Τρίτου-Ανταγωνιστή δεν πραγματοποιήσει για οποιονδήποτε λόγο τη Σύνδεση κατά την Ημερομηνία Δραστηριοποίησης Τρίτου-Ανταγωνιστή, ή τη διακόψει, η Εταιρία θα έχει δικαίωμα επαναφοράς της Σύνδεσης που διέκοψε σύμφωνα με τα ανωτέρω, λόγω της δραστηριοποίησης Τρίτου-Ανταγωνιστή, στη συγκεκριμένη Σύνδεση σε Ενεργοποίηση των Δεσμεύσεων. Στην περίπτωση αυτή, εφόσον Τρίτος-Ανταγωνιστής, ο ίδιος ή άλλος, δηλώσει την πρόθεση του να (επανα)εισέλθει στη Σύνδεση κατά τα ανωτέρω, η υποχρέωση διακοπής από την Εταιρία της Σύνδεσης αναβιώνει.

Ως χρόνος υλοποίησης της ανωτέρω Δέσμευσης, δηλαδή ως χρόνος υποχρεωτικής μείωσης της Σύνδεσης, ορίζεται η Ημερομηνία Δραστηριοποίησης Τρίτου-Ανταγωνιστή. Σε περίπτωση κατά την οποία υπάρχουν ήδη πωληθέντα εισιτήρια ή κρατήσεις για ημερομηνίες κατά τις οποίες οι συχνότητες των δρομολογίων της Ενιαίας Οντότητας θα έχουν μειωθεί, εφαρμόζονται οι προβλέψεις της κείμενης νομοθεσίας.

B5. Με τη λήξη της τριετίας ή πενταετίας ανά περίπτωση, κατά την οποία ισχύουν οι ανωτέρω Δεσμεύσεις (B1-B4), η Επιτροπή Ανταγωνισμού θα προβεί σε αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των δεσμεύσεων αυτών, με την εξαίρεση των δεσμεύσεων υπό B1. στοιχ. β, B2. στοιχ. β, B3. στοιχ. γ και B4. στοιχ. γ, 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.

B6. Η Εταιρία αναλαμβάνει την υποχρέωση για περίοδο τριών (3) ετών από την ημερομηνία κοινοποίησης του διατακτικού της Απόφασης (α) να αυξήσει τουλάχιστον κατά μία προσέγγιση την εβδομάδα τις εβδομαδιαίες προσεγγίσεις της προς τρεις (3) νήσους άγονης γραμμής, οι οποίες δεν προσεγγίζονται, επί του παρόντος, από άλλη ακτοπλοϊκή εταιρία, πλην της Ενιαίας Οντότητας και (β) να δημιουργήσει σύνδεση στην ελληνική ακτοπλοΐα η οποία δεν πραγματοποιείται, επί του παρόντος, από την Εταιρία, τη HSW ή άλλη ακτοπλοϊκή εταιρία.

B7. Οι Δεσμεύσεις ισχύουν για τρία (3) ή πέντε (5) έτη ανά περίπτωση, όπως προσδιορίζεται ανωτέρω, από την κοινοποίηση του διατακτικού της Απόφασης. Αν η Εταιρία δεν αποκτήσει αποκλειστικό έλεγχο επί της HSW έως την 29^η Μαΐου 2018, η ως άνω διάρκεια των Δεσμεύσεων, ανά περίπτωση, παρατείνεται αυτομάτως κατά έξι (6) μήνες.

B8. Σε περίπτωση τυχόν ματαίωσης της υπ' αριθ. πρωτ. 4973/11.09.2017 γνωστοποιηθείσας πράξης, οι Δεσμεύσεις της παρούσας ισχύουν, ως έχουν, και για τη γνωστοποιηθείσα υπ' αριθ. πρωτ. 6945/27.11.2017 πράξη.

B9. Σε περίπτωση τυχόν ματαίωσης της υπ' αριθ. πρωτ. 6945/27.11.2017 γνωστοποιηθείσας πράξης:

α. η Εταιρία υποχρεούται να αποσύρει άμεσα τα πλοία SUPERFAST XII και Highspeed 7 από την Ελληνική ακτοπλοΐα και να εκκινήσει τη διαδικασία εκποίησής τους, η οποία θα πραγματοποιηθεί εντός προθεσμίας δεκαοκτώ (18) μηνών. Εάν παρέλθει άπρακτη η ως άνω προθεσμία, η εκποίηση θα ανατεθεί σε Εντολοδόχο Εκποίησης, και

β. η Επιτροπή Ανταγωνισμού θα εξετάσει τη λήψη τυχόν πρόσθετων μέτρων για την αντιμετώπιση τυχόν διαρθρωτικών δεσμών.

Γ. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΩΝ

1. Ο Τρίτος-Ανταγωνιστής υποβάλλει Δήλωση Δρομολόγησης στο αρμόδιο κατά την κείμενη νομοθεσία όργανο (Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών κλπ).

2. Σε περίπτωση που στη Δήλωση Δρομολόγησης περιλαμβάνεται Σύνδεση που καλύπτεται από τις Δεσμεύσεις και εφόσον επιθυμεί την Ενεργοποίηση των Δεσμεύσεων, ο Τρίτος-Ανταγωνιστής άμεσα και το αργότερο εντός τριών (3) εργάσιμων ημερών από την υποβολή της Δήλωσης Δρομολόγησης του, ενημερώνει εγγράφως τον Επιβλέποντα Εντολοδόχο ή, για το διάστημα μέχρι το διορισμό του Επιβλέποντος Εντολοδόχου, την Επιτροπή Ανταγωνισμού σχετικά με την υποβληθείσα Δήλωση Δρομολόγησης. Η ενημέρωση αυτή περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με (α) τη Σύνδεση στην οποία αφορά η Δήλωση Δρομολόγησης (β) τις ώρες αναχωρήσεων και αφίξεων του πλοίου στη Σύνδεση (γ) την ημερομηνία έναρξης των δρομολογίων στη Σύνδεση και (δ) περιγραφή του πλοίου το οποίο πρόκειται να δρομολογηθεί στη Σύνδεση (ταχύτητα, μήκος, παλαιότητα, χωρητικότητα σε επιβάτες/ΙΧ οχήματα/φορτηγά κλπ).

3. Ειδικά για την περίπτωση που ο Τρίτος-Ανταγωνιστής επιθυμεί την Ενεργοποίηση των Δεσμεύσεων και έχει ήδη κατά την έκδοση του διατακτικού της Απόφασης υποβάλει Δήλωση Δρομολόγησης ή λάβει τη σχετική αποδοχή από τα αρμόδια όργανα κατά την κείμενη νομοθεσία, ενημερώνει εγγράφως τον Επιβλέποντα Εντολοδόχο ή, για το διάστημά μέχρι το διορισμό του Επιβλέποντος Εντολοδόχου, την Επιτροπή Ανταγωνισμού σχετικά με την υποβληθείσα ή/και εγκριθείσα Δήλωση Δρομολόγησης κατά τα ανωτέρω εντός των ακόλουθων προθεσμιών (α) μέχρι τη 15^η Μαΐου 2018 για Δηλώσεις Δρομολόγησης για την τρέχουσα δρομολογιακή περίοδο 2017 - 2018 (β) μέχρι την 15^η Σεπτεμβρίου 2018 για Δηλώσεις Δρομολόγησης για την επόμενη δρομολογιακή περίοδο 2018 - 2019.

4. Ο Επιβλέπων Εντολοδόχος ή, για το διάστημά μέχρι το διορισμό του Επιβλέποντος Εντολοδόχου, η Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού, συντάσσει έκθεση η οποία περιλαμβάνει αιτιολογημένη γνώμη σχετικά με (α) το αν πληρούνται τα Χαρακτηριστικά 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) το κατά πόσο η Ενεργοποίηση της Δέσμευσης σχεδιάζεται με τρόπο συνεπή προς τις Δεσμεύσεις προκειμένου να διαπιστώνεται εάν εκπληρώνει τους σκοπούς των Δεσμεύσεων.

5. Η ως άνω έκθεση του Επιβλέποντος Εντολοδόχου ή της Γενικής Διεύθυνσης για το χρονικό διάστημα μέχρι το διορισμό του Επιβλέποντος Εντολοδόχου γνωστοποιείται στην Επιτροπή Ανταγωνισμού, και σε μη εμπιστευτική εκδοχή στην Ενιαία Οντότητα.

6. Σε κάθε στάδιο της διαδικασίας ο Τρίτος-Ανταγωνιστής, ενημερώνει τον Επιβλέποντα Εντολοδόχο, σχετικά με την έγκριση της Δήλωσης Δρομολόγησης της παραγράφου 2 από το αρμόδιο, κατά την κείμενη νομοθεσία όργανο, ο οποίος ενημερώνει άμεσα την Επιτροπή Ανταγωνισμού και την Ενιαία Οντότητα.
7. Η Επιτροπή Ανταγωνισμού λαμβάνει υπόψη την ως άνω έκθεση του Επιβλέποντος Εντολοδόχου ή της Γενικής Διεύθυνσης για το χρονικό διάστημα μέχρι το διορισμό του Επιβλέποντος Εντολοδόχου και αποφασίζει σχετικά με (α) το αν πληρούνται τα Χαρακτηριστικά 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.
8. Η ως άνω απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού κοινοποιείται άμεσα στον Επιβλέποντα Εντολοδόχο, στην Ενιαία Οντότητα, στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και στο Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.
9. Από την κοινοποίηση της ως άνω απόφασης της Επιτροπής Ανταγωνισμού, η Ενιαία Οντότητα προβαίνει σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες, κατά την κείμενη νομοθεσία, για την αποδρομολόγηση /τροποποίηση δρομολόγησης στη Σύνδεση κατά τα προαναφερθέντα, με ισχύ από την Ημερομηνία Δραστηριοποίησης Τρίτου-Ανταγωνιστή.
10. Σε περίπτωση κατά την οποία η Ενιαία Οντότητα ασκήσει το δικαίωμα επαναφοράς της σε Σύνδεση που διέκοψε σε Ενεργοποίηση των Δεσμεύσεων, οφείλει να κοινοποιήσει κατά τα οριζόμενα στην παράγραφο 2 στον Επιβλέποντα Εντολοδόχο ή, για το διάστημά μέχρι το διορισμό του Επιβλέποντος Εντολοδόχου, στην Επιτροπή Ανταγωνισμού, τη Δήλωση Δρομολόγησης που έχει υποβάλει.

Δ. ΟΡΙΣΜΟΣ ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΟΣ ΕΝΤΟΛΟΔΟΧΟΥ

Η Εταιρία αναλαμβάνει την υποχρέωση διορισμού ανεξάρτητου Επιβλέποντος Εντολοδόχου, εντός δύο (2) εβδομάδων από την ημερομηνία κοινοποίησης του διατακτικού της Απόφασης, υπό την προηγούμενη έγκριση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, ο οποίος θα επιβλέπει την ορθή εκπλήρωση των ως άνω Δεσμεύσεων. Ο Επιβλέπων Εντολοδόχος θα αμείβεται από την Εταιρία. Η διαδικασία διορισμού, τα καθήκοντα του Επιβλέποντος Εντολοδόχου, οι υποχρεώσεις, καθώς και οι σχετικοί όροι και προϋποθέσεις περιέχονται Παράρτημα Ι του υπ' αριθμ. πρωτ. 222/25.04.2018 εγγράφου ανάληψης δεσμεύσεων.

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού απειλεί, σε περίπτωση μη συμμόρφωσης προς τους παραπάνω όρους ή προϋποθέσεις, πρόστιμο ύψους δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ για κάθε ημέρα μη συμμόρφωσης, σύμφωνα με το άρθρο 8 παρ. 8 του ν. 3959/2011.

Η ανωτέρω απόφαση εκδόθηκε την 25η Απριλίου 2018.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Ο Πρόεδρος

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΤΣΑΚΗΣ

Αριθμ. οικ. 215

Διαβιβάζεται η 658/2018 απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού σε ολομέλεια και τα συνημμένα σε αυτή παραρτήματα για δημοσίευσή τους στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 27 Απριλίου 2020

Ο Πρόεδρος

ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΙΑΝΟΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1: ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΝΑ ΛΙΜΕΝΑ

ΛΙΜΕΝΕΣ ΑΓΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΠΗΡΕΑΖΟΜΕΝΩΝ ΝΗΣΩΝ ¹	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΑΚΙΝΗΘΕΝΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ
Ιερακιάς	3.845.194	3.848.288	7.693.482
Ραφήνα	845.024	838.306	1.683.330
Θήρα	686.297	701.263	1.387.560
Μύκονος	590.314	604.042	1.194.356
Πάρος	473.747	452.547	926.294
Γήνος	424.395	425.813	850.208
Νάξος	415.224	403.325	818.549
Ψόρος	306.651	296.494	603.145
Μυτιλήνη	249.740	178.731	428.471
Λαύριο	207.439	209.062	416.501
Χίος	199.205	186.056	385.261
ος	122.622	123.019	245.641
Πάτμος	69.666	85.778	155.444
Σουφονήσια	52.372	52.521	104.893
Λμοργός	44.316	47.465	91.781
Αρλόβασι Σάμου	43.293	44.038	87.331
3αθύ Σάμου	46.521	39.966	86.487
Πυθαγόρειο Σάμου	15.867	16.177	32.044
3ολισσός Χίου	1.225	981	2.206
Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ (έτος 2016), σύμφωνα με την οποία στον πίνακα δεν περιλαμβάνονται οι επιβάτες που επιβιβάσθηκαν/αποβιβάστηκαν σε πορθεία, τουριστικά πλοία και λαλαμηγούς.			

Για τον ορισμό των «επηρεαζόμενων νήσων» βλ. ενότητα Ε.5.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2: ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΤΟΛΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

[ΑΠΟΡΡΗΤΟ]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3: ΤΙΜΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΑΞΙΔΙΩΝ 2016-2017

[ΑΠΟΡΡΗΤΟ]

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4: ΣΥΝΟΠΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΤΙΜΩΝ (ΕΥΡΟΣ) ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΠΡΟΣ
ΑΤΤΙΚΗ – ΕΤΟΣ 2017**

[ΑΠΟΡΡΗΤΟ]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5: ΑΝΑΛΥΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΤΙΜΩΝ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΠΡΟΣ ΑΤΤΙΚΗ – 2017

[ΑΠΟΡΡΗΤΟ]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6: ΤΙΜΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΑΞΙΔΙΩΝ 2018

Δρομολόγιο	Όνομα Πλοίου	Διάρκεια Ταξιδιού	Ενδεικτική Τιμή
Αττική - Αμοργός	Hihspeed 4 (Τ)	5 ώ 55 λ	59,00
	SeaJet 2 (Τ)	6 ώ 45 λ	69,80
	Superfast XII (Σ)	5 ώ 10 λ	36,00 (οικονομική)
Αττική (Π) - Θήρα	SeaJet 2 (Τ)	5 ώ 25 λ	69,70
	Champion Jet 1 (Τ)	4 ώ 54 λ	58,80
	Master Jet (Τ)	5 ώ 13 λ	58,80
	Hellenic Highspeed (Τ)	5 ώ 30 λ	59,00
	Blue Star Delos (Σ)	7 ώ 25 λ	45,00
	Andros Jet (Τ)	5 ώ 50 λ	69,70
	Blue Star 2 (Σ)	5 ώ 25 λ	45,00
Αττική (Ρ) - Θήρα	Champion Jet 2 (Τ)	5 ώ 15 λ	48,00
	Flyingcat 4 (Τ)	4 ώ 45 λ	48,00
	Superruner (Τ)	6 ώ 40 λ	48,00
	Superferry (Σ)	9 ώ 55 λ	35,00
	Superferry II (Σ)	9 ώ 55 λ	35,00
	Naxos Jet (Τ)	5 ώ 15 λ	48,00
	Master Jet (Τ)	4 ώ 23 λ	57,80
Αττική (Π) - Ίος	Hellenic Highspeed (Τ)	4 ώ 25 λ	58,00
	Andros Jet (Τ)	6 ώ 45 λ	59,90
	SeaJet 2 (Τ)	4 ώ 45 λ	59,90
	Champion Jet 2 (Τ)	4 ώ 25 λ	48,00
Αττική (Ρ) - Ίος	Flyingcat 4 (Τ)	4 ώ	48,00
	Superruner (Τ)	5 ώ 35 λ	48,00
	Superferry (Σ)	8 ώ 20 λ	35,00
	Naxos Jet (Τ)	4 ώ 30 λ	48,00
	Superferry II (Σ)	8 ώ 20 λ	35,00
	Hihspeed 4 (Τ)	4 ώ 55 λ	59,00
	SeaJet 2 (Τ)	7 ώ 30 λ	69,80
Αττική (Π) - Μύκονος	Champion Jet 1 (Τ)	2 ώ 39 λ	59,70
	Blue Star Paros (Σ)	5 ώ 15 λ	41,50
	Nhsos Mykonos (Σ)	4 ώ 20 λ	35,00
	Hellenic Highspeed (Τ)	3 ώ 50 λ	41,50
Αττική (Ρ) - Μύκονος	Champion Jet 2 (Τ)	2 ώ 15 λ	48,00
	Flyingcat 4 (Τ)	2 ώ 10 λ	48,00
	Superruner (Τ)	2 ώ 25 λ	48,00
	Fast Ferries Andros (Σ)	4 ώ 20 λ	29,00
	Tera Jet (Τ)	2 ώ 15 λ	48,60
	Superferry (Σ)	4 ώ 30 λ	29,00
	Ekaterini P (Σ)	4 ώ	29,00
	Naxos Jet (Τ)	2 ώ 15 λ	48,00
	Theologos P (Σ)	4 ώ 40 λ	29,00
	Superferry II (Σ)	4 ώ 30 λ	29,00
	Champion Jet 1 (Τ)	3 ώ 29 λ	50,30
	Hihspeed 4 (Τ)	3 ώ 55 λ	50,50
Αττική (Π) - Νάξος	Blue Star Delos (Σ)	5 ώ 5 λ	41,00
	Blue Star Naxos (Σ)	5 ώ 15 λ	41,00
	Blue Star Patmos (Σ)	5 ώ 10 λ	41,00
	Champion Jet 2 (Τ)	3 ώ 45 λ	48,00
	Flyingcat 4 (Τ)	3 ώ 5 λ	48,00
	Superruner (Τ)	4 ώ 20 λ	48,00
	Tera Jet (Τ)	4 ώ 15 λ	45,70
Αττική (Ρ) - Νάξος	Ekaterini P (Σ)	5 ώ 45 λ	30,00
	Naxos Jet (Τ)	3 ώ 55 λ	48,00
	Master Jet (Τ)	2 ώ 58 λ	49,00
	Hihspeed 4 (Τ)	3 ώ 5 λ	49,50
	Blue Star Delos (Σ)	4 ώ	39,50
	Blue Star Naxos (Σ)	4 ώ 15 λ	39,50
	Blue Star Patmos (Σ)	4 ώ 10 λ	39,50
Αττική (Ρ) - Πάρος	Champion Jet 2 (Τ)	3 ώ 15 λ	48,00
	Superruner (Τ)	3 ώ 35 λ	48,00
	Tera Jet (Τ)	3 ώ 20 λ	45,70
	Superferry (Σ)	6 ώ 10 λ	31,00
	Naxos Jet (Τ)	3 ώ 15 λ	48,00
	Superferry II (Σ)	6 ώ 10 λ	31,00

Δρομολόγιο	Όνομα Πλοίου	Διάρκεια Ταξιδιού	Ενδεικτική Τιμή
Αττική - Σύρος	Blue Star Paros (Σ)	3 ώ 45 λ	36,50
	Nhsos Mykonos (Σ)	3 ώ 25 λ	30,00
	Superfast XII (Σ)	3 ώ 30 λ	64,00*****
	Hellenic Highspeed (Τ)	2 ώ 55 λ	36,50
	Blue Star Naxos (Σ)	3 ώ 40 λ	36,50
Αττική (Π) - Τήνος	Blue Star Paros (Σ)	4 ώ 30 λ	38,50
Αττική (Ρ) - Τήνος	Champion Jet 2 (Τ)	1 ώ 45 λ	38,00
	Superrunner (Τ)	1 ώ 55 λ	38,00
	Fast Ferries Andros (Σ)	3 ώ 35 λ	27,00
	Tera Jet (Τ)	1 ώ 40 λ	37,80
	Superferry (Σ)	3 ώ 45 λ	27,00
	Ekaterini P (Σ)	3 ώ 15 λ	27,00
	Naxos Jet (Τ)	1 ώ 45 λ	38,00
	Theologos P (Σ)	3 ώ 50 λ	27,00
	Superferry II (Σ)	3 ώ 45 λ	27,00

*Δρομολόγια της 20/7/2018, όπως αυτά εμφανίζονται στην ιστοσελίδα κρατήσεων vina.gr στις 20/2/2018 (για τα πρώτα 39 δρομολόγια) και στις 21/2/2018 (για τα επόμενα 19 δρομολόγια). Στις περιπτώσεις που κατά την εβδομάδα 17/7/2018 – 23/7/2018, είναι προγραμματισμένα επιπλέον δρομολόγια (τα οποία δεν προβλέπονται για την 20/7/2018), αυτά έχουν προστεθεί στον πίνακα.

**Σε περίπτωση αναχώρησης/άφιξης σε δύο λιμένες εντός Αττικής, αυτοί εμφανίζονται με τα αρχικά «Π» (Πειραιάς) και «Ρ» (Ραφήνα) στην πρώτη στήλη του πίνακα.

***Η άγονη γραμμή των μικρών Κυκλάδων εξυπηρετείται από ένα επιπλέον συμβατικό πλοίο (Express Scopelitis), με 6 δρομολόγια την εβδομάδα (Κατάπολα, Αιγιάλη, Δονούσα, Κουφονήσι, Σχοινούσα, Ηρακλεία, Νάξο). Το ίδιο πλοίο, του οποίου τα εισιτήρια δε φαίνεται να διατίθενται μέσω της ιστοσελίδας vina.gr, πραγματοποιεί και ένα δρομολόγιο την εβδομάδα για Ίο και Σαντορίνη.

****Διαφορές μικρότερες των 15 λεπτών μεταξύ δρομολογίων του ιδίου πλοίου της ίδιας ημέρας δεν αναφέρονται.

*****Το SUPERDAST XII (συμβατικό) στις 23/2/18, προφανώς εκ παραδρομής, δηλώνει τιμή αεροπορικής θέσης 64€ στην εταιρική ιστοσελίδα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7: ΤΑΧΥΤΗΤΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

[ΑΠΟΡΡΗΤΟ]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 8: ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ - ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ HELLENIC SEAWAYS ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ (ΠΛΗΝ ΑΤΤΙΚΑ)				
A/A	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΡΟΣΩΠΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ
1	ΑΓ.ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	1	1
2	ΑΓ.ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ	ΚΑΒΑΛΑ	1	1
3	ΑΓ.ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ	ΛΗΜΝΟΣ	2	2
4	ΑΓ.ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ	ΧΙΟΣ	1	1
5	ΑΓ.ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ	2	1
6	ΑΓ.ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΚΙΑΘΟΣ	2	1
7	ΑΓ.ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	2	1
8	ΑΓΚΙΣΤΡΙ	ΑΙΓΙΝΑ	3	1
9	ΑΓΚΙΣΤΡΙ	ΑΤΤΙΚΗ	3	1
10	ΑΙΓΙΝΑ	ΑΓΚΙΣΤΡΙ	3	1
11	ΑΙΓΙΝΑ	ΑΤΤΙΚΗ	4	2
12	ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ	ΑΓ.ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	2	1
13	ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ	ΒΟΛΟΣ	4	3
14	ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	1	
15	ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ	ΣΚΙΑΘΟΣ	4	3
16	ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	5	4
17	ΑΝΔΡΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	4	4
18	ΑΝΔΡΟΣ	ΚΕΑ	2	2
19	ΑΝΔΡΟΣ	ΚΙΜΩΛΟΣ	1	1
20	ΑΝΔΡΟΣ	ΚΥΘΝΟΣ	1	1
21	ΑΝΔΡΟΣ	ΜΗΛΟΣ	1	1
22	ΑΝΔΡΟΣ	ΜΥΚΟΝΟΣ	4	4
23	ΑΝΔΡΟΣ	ΠΑΡΟΣ	2	2
24	ΑΝΔΡΟΣ	ΣΕΡΙΦΟΣ	1	1
25	ΑΝΔΡΟΣ	ΣΙΦΝΟΣ	1	1
26	ΑΝΔΡΟΣ	ΣΥΡΟΣ	2	2
27	ΑΝΔΡΟΣ	ΤΗΝΟΣ	4	4
28	ΑΤΤΙΚΗ	ΑΓ.ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ	1	1
29	ΑΤΤΙΚΗ	ΑΓΚΙΣΤΡΙ	3	1
30	ΑΤΤΙΚΗ	ΑΙΓΙΝΑ	3	1
31	ΑΤΤΙΚΗ	ΑΝΔΡΟΣ	4	4
32	ΑΤΤΙΚΗ	ΕΡΜΙΟΝΗ	1	
33	ΑΤΤΙΚΗ	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	4	3
34	ΑΤΤΙΚΗ	ΙΚΑΡΙΑ	1	1
35	ΑΤΤΙΚΗ	ΚΑΒΑΛΑ	1	1
36	ΑΤΤΙΚΗ	ΚΕΑ	4	4
37	ΑΤΤΙΚΗ	ΚΙΜΩΛΟΣ	3	3
38	ΑΤΤΙΚΗ	ΚΥΘΝΟΣ	4	4
39	ΑΤΤΙΚΗ	ΛΗΜΝΟΣ	2	2
40	ΑΤΤΙΚΗ	ΜΗΛΟΣ	4	2
41	ΑΤΤΙΚΗ	ΠΟΡΟΣ	2	1
42	ΑΤΤΙΚΗ	ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ	1	
43	ΑΤΤΙΚΗ	ΣΕΡΙΦΟΣ	4	4
44	ΑΤΤΙΚΗ	ΣΙΚΙΝΟΣ	3	3
45	ΑΤΤΙΚΗ	ΣΙΦΝΟΣ	4	4
46	ΑΤΤΙΚΗ	ΣΠΕΤΣΕΣ	1	
47	ΑΤΤΙΚΗ	ΥΔΡΑ	1	
48	ΑΤΤΙΚΗ	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	3	3
49	ΑΤΤΙΚΗ	ΦΟΥΡΝΟΙ	1	1
50	ΑΤΤΙΚΗ	ΧΙΟΣ	1	1
51	ΒΟΛΟΣ	ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ	4	3
52	ΒΟΛΟΣ	ΣΚΙΑΘΟΣ	4	3
53	ΒΟΛΟΣ	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	3	2
54	ΕΡΜΙΟΝΗ	ΑΤΤΙΚΗ	1	
55	ΕΡΜΙΟΝΗ	ΠΟΡΟΣ	1	
56	ΕΡΜΙΟΝΗ	ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ	1	
57	ΕΡΜΙΟΝΗ	ΣΠΕΤΣΕΣ	1	
58	ΕΡΜΙΟΝΗ	ΥΔΡΑ	1	
59	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΑΤΤΙΚΗ	4	4
60	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΙΟΣ	2	2
61	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΜΥΚΟΝΟΣ	2	2
62	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΠΑΡΟΣ	2	2
63	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΘΗΡΑ	3	3
64	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ	1	
65	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	ΣΚΙΑΘΟΣ	1	
66	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	1	
67	ΙΚΑΡΙΑ	ΑΤΤΙΚΗ	1	1
68	ΙΚΑΡΙΑ	ΚΑΒΑΛΑ	1	1

ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ - ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ HELLENIC SEAWAYS ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ (ΠΑΗΝ ΑΤΤΙΚΑ)				
Α/Α	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΡΟΣΩΠΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ
69	ΙΚΑΡΙΑ	ΛΗΜΝΟΣ	1	1
70	ΙΚΑΡΙΑ	ΜΥΚΟΝΟΣ	1	1
71	ΙΚΑΡΙΑ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	1	1
72	ΙΚΑΡΙΑ	ΝΑΞΟΣ	1	1
73	ΙΚΑΡΙΑ	ΠΑΡΟΣ	1	1
74	ΙΚΑΡΙΑ	ΠΑΤΜΟΣ	2	2
75	ΙΚΑΡΙΑ	ΣΑΜΟΣ	1	1
76	ΙΚΑΡΙΑ	ΣΥΡΟΣ	1	1
77	ΙΚΑΡΙΑ	ΦΟΥΡΝΟΙ	3	2
78	ΙΚΑΡΙΑ	ΧΙΟΣ	1	1
79	ΙΟΣ	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	2	2
80	ΙΟΣ	ΚΕΑ	1	1
81	ΙΟΣ	ΚΙΜΩΛΟΣ	3	2
82	ΙΟΣ	ΚΥΘΝΟΣ	2	2
83	ΙΟΣ	ΜΗΛΟΣ	3	2
84	ΙΟΣ	ΜΥΚΟΝΟΣ	4	4
85	ΙΟΣ	ΣΕΡΙΦΟΣ	3	2
86	ΙΟΣ	ΣΙΚΙΝΟΣ	3	3
87	ΙΟΣ	ΣΙΦΝΟΣ	3	2
88	ΙΟΣ	ΣΥΡΟΣ	2	2
89	ΙΟΣ	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	3	3
90	ΚΑΒΑΛΑ	ΑΓ.ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ	1	1
91	ΚΑΒΑΛΑ	ΑΤΤΙΚΗ	1	1
92	ΚΑΒΑΛΑ	ΙΚΑΡΙΑ	1	1
93	ΚΑΒΑΛΑ	ΛΗΜΝΟΣ	1	1
94	ΚΑΒΑΛΑ	ΜΥΚΟΝΟΣ	1	1
95	ΚΑΒΑΛΑ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	1	1
96	ΚΑΒΑΛΑ	ΝΑΞΟΣ	1	1
97	ΚΑΒΑΛΑ	ΠΑΡΟΣ	1	1
98	ΚΑΒΑΛΑ	ΠΑΤΜΟΣ	1	1
99	ΚΑΒΑΛΑ	ΣΑΜΟΣ	1	1
100	ΚΑΒΑΛΑ	ΣΥΡΟΣ	1	1
101	ΚΑΒΑΛΑ	ΦΟΥΡΝΟΙ	1	1
102	ΚΑΒΑΛΑ	ΧΙΟΣ	1	1
103	ΚΕΑ	ΑΝΔΡΟΣ	2	2
104	ΚΕΑ	ΑΤΤΙΚΗ	4	4
105	ΚΕΑ	ΙΟΣ	1	1
106	ΚΕΑ	ΚΙΜΩΛΟΣ	1	1
107	ΚΕΑ	ΚΥΘΝΟΣ	3	3
108	ΚΕΑ	ΜΗΛΟΣ	1	1
109	ΚΕΑ	ΜΥΚΟΝΟΣ	1	1
110	ΚΕΑ	ΝΑΞΟΣ	1	1
111	ΚΕΑ	ΠΑΡΟΣ	2	2
112	ΚΕΑ	ΣΕΡΙΦΟΣ	1	1
113	ΚΕΑ	ΣΙΚΙΝΟΣ	1	1
114	ΚΕΑ	ΣΙΦΝΟΣ	1	1
115	ΚΕΑ	ΣΥΡΟΣ	2	2
116	ΚΕΑ	ΤΗΝΟΣ	1	1
117	ΚΕΑ	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	1	1
118	ΚΙΜΩΛΟΣ	ΑΝΔΡΟΣ	1	1
119	ΚΙΜΩΛΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	3	3
120	ΚΙΜΩΛΟΣ	ΙΟΣ	3	2
121	ΚΙΜΩΛΟΣ	ΚΕΑ	1	1
122	ΚΙΜΩΛΟΣ	ΚΥΘΝΟΣ	2	2
123	ΚΙΜΩΛΟΣ	ΜΗΛΟΣ	3	2
124	ΚΙΜΩΛΟΣ	ΜΥΚΟΝΟΣ	1	1
125	ΚΙΜΩΛΟΣ	ΝΑΞΟΣ	1	1
126	ΚΙΜΩΛΟΣ	ΠΑΡΟΣ	1	1
127	ΚΙΜΩΛΟΣ	ΣΕΡΙΦΟΣ	4	3
128	ΚΙΜΩΛΟΣ	ΣΙΚΙΝΟΣ	4	3
129	ΚΙΜΩΛΟΣ	ΣΙΦΝΟΣ	4	3
130	ΚΙΜΩΛΟΣ	ΣΥΡΟΣ	2	2
131	ΚΙΜΩΛΟΣ	ΤΗΝΟΣ	1	1
132	ΚΙΜΩΛΟΣ	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	4	3
133	ΚΥΘΝΟΣ	ΑΝΔΡΟΣ	2	2
134	ΚΥΘΝΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	4	4
135	ΚΥΘΝΟΣ	ΙΟΣ	2	2
136	ΚΥΘΝΟΣ	ΚΕΑ	3	3

ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ - ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ HELLENIC SEAWAYS ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ (ΠΛΗΝ ΑΤΤΙΚΑ)				
Α/Α	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΡΟΣΩΠΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ
137	ΚΥΘΝΟΣ	ΚΙΜΩΛΟΣ	2	2
138	ΚΥΘΝΟΣ	ΜΗΛΟΣ	2	2
139	ΚΥΘΝΟΣ	ΜΥΚΟΝΟΣ	1	1
140	ΚΥΘΝΟΣ	ΝΑΞΟΣ	1	1
141	ΚΥΘΝΟΣ	ΠΑΡΟΣ	2	2
142	ΚΥΘΝΟΣ	ΣΕΡΙΦΟΣ	2	2
143	ΚΥΘΝΟΣ	ΣΙΚΙΝΟΣ	1	1
144	ΚΥΘΝΟΣ	ΣΙΦΝΟΣ	2	2
145	ΚΥΘΝΟΣ	ΣΥΡΟΣ	2	2
146	ΚΥΘΝΟΣ	ΤΗΝΟΣ	2	2
147	ΚΥΘΝΟΣ	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	2	2
148	ΛΗΜΝΟΣ	ΑΓ.ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ	2	2
149	ΛΗΜΝΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	2	2
150	ΛΗΜΝΟΣ	ΙΚΑΡΙΑ	1	1
151	ΛΗΜΝΟΣ	ΚΑΒΑΛΑ	1	1
152	ΛΗΜΝΟΣ	ΜΥΚΟΝΟΣ	1	1
153	ΛΗΜΝΟΣ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	1	1
154	ΛΗΜΝΟΣ	ΝΑΞΟΣ	1	1
155	ΛΗΜΝΟΣ	ΠΑΡΟΣ	1	1
156	ΛΗΜΝΟΣ	ΠΑΤΜΟΣ	1	1
157	ΛΗΜΝΟΣ	ΣΑΜΟΣ	1	1
158	ΛΗΜΝΟΣ	ΣΥΡΟΣ	1	1
159	ΛΗΜΝΟΣ	ΦΟΥΡΝΟΙ	1	1
160	ΛΗΜΝΟΣ	ΧΙΟΣ	1	1
161	ΜΗΛΟΣ	ΑΝΔΡΟΣ	1	1
162	ΜΗΛΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	4	2
163	ΜΗΛΟΣ	ΙΟΣ	3	2
164	ΜΗΛΟΣ	ΚΕΑ	1	1
165	ΜΗΛΟΣ	ΚΙΜΩΛΟΣ	3	2
166	ΜΗΛΟΣ	ΚΥΘΝΟΣ	2	2
167	ΜΗΛΟΣ	ΜΥΚΟΝΟΣ	2	1
168	ΜΗΛΟΣ	ΝΑΞΟΣ	2	1
169	ΜΗΛΟΣ	ΠΑΡΟΣ	1	1
170	ΜΗΛΟΣ	ΣΕΡΙΦΟΣ	4	2
171	ΜΗΛΟΣ	ΣΙΚΙΝΟΣ	3	2
172	ΜΗΛΟΣ	ΣΙΦΝΟΣ	4	2
173	ΜΗΛΟΣ	ΣΥΡΟΣ	1	1
174	ΜΗΛΟΣ	ΤΗΝΟΣ	1	1
175	ΜΗΛΟΣ	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	3	2
176	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΑΝΔΡΟΣ	4	4
177	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	2	2
178	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΙΚΑΡΙΑ	1	1
179	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΙΟΣ	4	4
180	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΚΑΒΑΛΑ	1	1
181	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΚΕΑ	1	1
182	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΚΙΜΩΛΟΣ	1	1
183	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΚΥΘΝΟΣ	1	1
184	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΛΗΜΝΟΣ	1	1
185	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΜΗΛΟΣ	2	1
186	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	1	1
187	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΝΑΞΟΣ	4	2
188	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΠΑΡΟΣ	3	2
189	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΠΑΤΜΟΣ	1	1
190	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΣΑΜΟΣ	1	1
191	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΘΗΡΑ	3	3
192	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΣΕΡΙΦΟΣ	2	1
193	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΣΙΚΙΝΟΣ	1	1
194	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΣΙΦΝΟΣ	2	1
195	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	3	2
196	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΦΟΥΡΝΟΙ	1	1
197	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΧΙΟΣ	1	1
198	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΙΚΑΡΙΑ	1	1
199	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΚΑΒΑΛΑ	1	1
200	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΛΗΜΝΟΣ	1	1
201	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΜΥΚΟΝΟΣ	1	1
202	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΝΑΞΟΣ	1	1
203	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΠΑΡΟΣ	1	1
204	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΠΑΤΜΟΣ	1	1
205	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΣΑΜΟΣ	1	1
206	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΣΥΡΟΣ	1	1
207	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΦΟΥΡΝΟΙ	1	1
208	ΝΑΞΟΣ	ΙΚΑΡΙΑ	1	1
209	ΝΑΞΟΣ	ΚΑΒΑΛΑ	1	1
210	ΝΑΞΟΣ	ΚΕΑ	1	1

ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΛΙΓΟΡΕΣ - ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ HELLENIC SEAWAYS ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ (ΠΑΗΝ ΑΤΤΙΚΑ)				
Α/Α	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΡΟΣΩΠΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ
211	ΝΑΞΟΣ	ΚΙΜΩΛΟΣ	1	1
212	ΝΑΞΟΣ	ΚΥΘΝΟΣ	1	1
213	ΝΑΞΟΣ	ΛΗΜΝΟΣ	1	1
214	ΝΑΞΟΣ	ΜΗΛΟΣ	2	1
215	ΝΑΞΟΣ	ΜΥΚΟΝΟΣ	4	2
216	ΝΑΞΟΣ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	1	1
217	ΝΑΞΟΣ	ΣΑΜΟΣ	1	1
218	ΝΑΞΟΣ	ΣΕΡΙΦΟΣ	2	1
219	ΝΑΞΟΣ	ΣΙΚΙΝΟΣ	2	2
220	ΝΑΞΟΣ	ΣΙΦΝΟΣ	2	1
221	ΝΑΞΟΣ	ΣΥΡΟΣ	2	2
222	ΝΑΞΟΣ	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	2	2
223	ΝΑΞΟΣ	ΦΟΥΡΝΟΙ	1	1
224	ΝΑΞΟΣ	ΧΙΟΣ	1	1
225	ΠΑΡΟΣ	ΑΝΔΡΟΣ	2	2
226	ΠΑΡΟΣ	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	2	2
227	ΠΑΡΟΣ	ΙΚΑΡΙΑ	1	1
228	ΠΑΡΟΣ	ΚΑΒΑΛΑ	1	1
229	ΠΑΡΟΣ	ΚΕΑ	2	2
230	ΠΑΡΟΣ	ΚΙΜΩΛΟΣ	1	1
231	ΠΑΡΟΣ	ΚΥΘΝΟΣ	2	2
232	ΠΑΡΟΣ	ΛΗΜΝΟΣ	1	1
233	ΠΑΡΟΣ	ΜΗΛΟΣ	1	1
234	ΠΑΡΟΣ	ΜΥΚΟΝΟΣ	3	2
235	ΠΑΡΟΣ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	1	1
236	ΠΑΡΟΣ	ΣΑΜΟΣ	1	1
237	ΠΑΡΟΣ	ΣΕΡΙΦΟΣ	1	1
238	ΠΑΡΟΣ	ΣΙΚΙΝΟΣ	2	2
239	ΠΑΡΟΣ	ΣΙΦΝΟΣ	1	1
240	ΠΑΡΟΣ	ΣΥΡΟΣ	2	2
241	ΠΑΡΟΣ	ΤΗΝΟΣ	3	3
242	ΠΑΡΟΣ	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	2	2
243	ΠΑΡΟΣ	ΦΟΥΡΝΟΙ	1	1
244	ΠΑΡΟΣ	ΧΙΟΣ	1	1
245	ΠΑΤΜΟΣ	ΙΚΑΡΙΑ	2	2
246	ΠΑΤΜΟΣ	ΚΑΒΑΛΑ	1	1
247	ΠΑΤΜΟΣ	ΛΗΜΝΟΣ	1	1
248	ΠΑΤΜΟΣ	ΜΥΚΟΝΟΣ	1	1
249	ΠΑΤΜΟΣ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	1	1
250	ΠΑΤΜΟΣ	ΝΑΞΟΣ	1	1
251	ΠΑΤΜΟΣ	ΠΑΡΟΣ	1	1
252	ΠΑΤΜΟΣ	ΣΑΜΟΣ	1	1
253	ΠΑΤΜΟΣ	ΦΟΥΡΝΟΙ	2	2
254	ΠΑΤΜΟΣ	ΧΙΟΣ	1	1
255	ΠΟΡΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	2	1
256	ΠΟΡΟΣ	ΕΡΜΙΟΝΗ	1	
257	ΠΟΡΟΣ	ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ	1	
258	ΠΟΡΟΣ	ΣΠΕΤΣΕΣ	1	
259	ΠΟΡΟΣ	ΥΔΡΑ	2	
260	ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ	ΑΤΤΙΚΗ	1	
261	ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ	ΕΡΜΙΟΝΗ	1	
262	ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ	ΠΟΡΟΣ	1	
263	ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ	ΣΠΕΤΣΕΣ	1	
264	ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ	ΥΔΡΑ	1	
265	ΣΑΜΟΣ	ΙΚΑΡΙΑ	2	2
266	ΣΑΜΟΣ	ΚΑΒΑΛΑ	1	1
267	ΣΑΜΟΣ	ΛΗΜΝΟΣ	1	1
268	ΣΑΜΟΣ	ΜΥΚΟΝΟΣ	1	1
269	ΣΑΜΟΣ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	1	1
270	ΣΑΜΟΣ	ΝΑΞΟΣ	1	1
271	ΣΑΜΟΣ	ΠΑΡΟΣ	1	1
272	ΣΑΜΟΣ	ΠΑΤΜΟΣ	1	1
273	ΣΑΜΟΣ	ΣΥΡΟΣ	1	1
274	ΣΑΜΟΣ	ΦΟΥΡΝΟΙ	2	2
275	ΣΑΜΟΣ	ΧΙΟΣ	1	1
276	ΘΗΡΑ	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	3	3
277	ΘΗΡΑ	ΜΥΚΟΝΟΣ	3	3
278	ΘΗΡΑ	ΣΙΦΝΟΣ	3	2
279	ΣΕΡΙΦΟΣ	ΑΝΔΡΟΣ	1	1
280	ΣΕΡΙΦΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	4	4

ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ - ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ HELLENIC SEAWAYS ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ (ΠΛΗΝ ΑΤΤΙΚΑ)				
A/A	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΡΟΣΩΠΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ
281	ΣΕΡΙΦΟΣ	ΙΟΣ	3	2
282	ΣΕΡΙΦΟΣ	ΚΕΑ	1	1
283	ΣΕΡΙΦΟΣ	ΚΙΜΩΛΟΣ	4	3
284	ΣΕΡΙΦΟΣ	ΚΥΘΝΟΣ	2	2
285	ΣΕΡΙΦΟΣ	ΜΗΛΟΣ	4	2
286	ΣΕΡΙΦΟΣ	ΜΥΚΟΝΟΣ	2	1
287	ΣΕΡΙΦΟΣ	ΝΑΞΟΣ	2	1
288	ΣΕΡΙΦΟΣ	ΠΑΡΟΣ	1	1
289	ΣΕΡΙΦΟΣ	ΣΙΚΙΝΟΣ	4	3
290	ΣΕΡΙΦΟΣ	ΣΙΦΝΟΣ	4	3
291	ΣΕΡΙΦΟΣ	ΣΥΡΟΣ	1	1
292	ΣΕΡΙΦΟΣ	ΤΗΝΟΣ	1	1
293	ΣΕΡΙΦΟΣ	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	4	3
294	ΣΙΚΙΝΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	3	3
295	ΣΙΚΙΝΟΣ	ΙΟΣ	3	3
296	ΣΙΚΙΝΟΣ	ΚΕΑ	1	1
297	ΣΙΚΙΝΟΣ	ΚΙΜΩΛΟΣ	2	2
298	ΣΙΚΙΝΟΣ	ΚΥΘΝΟΣ	1	1
299	ΣΙΚΙΝΟΣ	ΜΗΛΟΣ	3	2
300	ΣΙΚΙΝΟΣ	ΜΥΚΟΝΟΣ	1	1
301	ΣΙΚΙΝΟΣ	ΝΑΞΟΣ	2	2
302	ΣΙΚΙΝΟΣ	ΠΑΡΟΣ	2	2
303	ΣΙΚΙΝΟΣ	ΣΕΡΙΦΟΣ	4	3
304	ΣΙΚΙΝΟΣ	ΣΙΦΝΟΣ	4	3
305	ΣΙΚΙΝΟΣ	ΣΥΡΟΣ	2	2
306	ΣΙΚΙΝΟΣ	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	4	4
307	ΣΙΦΝΟΣ	ΑΝΔΡΟΣ	1	1
308	ΣΙΦΝΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	4	4
309	ΣΙΦΝΟΣ	ΙΟΣ	3	2
310	ΣΙΦΝΟΣ	ΚΕΑ	1	1
311	ΣΙΦΝΟΣ	ΚΙΜΩΛΟΣ	4	3
312	ΣΙΦΝΟΣ	ΚΥΘΝΟΣ	2	2
313	ΣΙΦΝΟΣ	ΜΗΛΟΣ	4	2
314	ΣΙΦΝΟΣ	ΜΥΚΟΝΟΣ	2	1
315	ΣΙΦΝΟΣ	ΝΑΞΟΣ	2	1
316	ΣΙΦΝΟΣ	ΠΑΡΟΣ	1	1
317	ΣΙΦΝΟΣ	ΘΗΡΑ	3	2
318	ΣΙΦΝΟΣ	ΣΕΡΙΦΟΣ	4	3
319	ΣΙΦΝΟΣ	ΣΙΚΙΝΟΣ	4	3
320	ΣΙΦΝΟΣ	ΣΥΡΟΣ	1	1
321	ΣΙΦΝΟΣ	ΤΗΝΟΣ	1	1
322	ΣΙΦΝΟΣ	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	4	3
323	ΣΚΙΑΘΟΣ	ΑΓ.ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	2	1
324	ΣΚΙΑΘΟΣ	ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ	4	3
325	ΣΚΙΑΘΟΣ	ΒΟΛΟΣ	4	3
326	ΣΚΙΑΘΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	1	
327	ΣΚΙΑΘΟΣ	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	4	3
328	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	ΑΓ.ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	2	1
329	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ	5	4
330	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	ΒΟΛΟΣ	4	3
331	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	1	
332	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	ΣΚΙΑΘΟΣ	4	3
333	ΣΠΕΤΣΕΣ	ΑΤΤΙΚΗ	1	
334	ΣΠΕΤΣΕΣ	ΕΡΜΙΟΝΗ	1	
335	ΣΠΕΤΣΕΣ	ΠΟΡΟΣ	1	
336	ΣΠΕΤΣΕΣ	ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ	1	
337	ΣΠΕΤΣΕΣ	ΥΔΡΑ	1	
338	ΣΥΡΟΣ	ΑΝΔΡΟΣ	2	2
339	ΣΥΡΟΣ	ΙΚΑΡΙΑ	1	1
340	ΣΥΡΟΣ	ΙΚΑΡΙΑ	1	1

ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ - ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ HELLENIC SEAWAYS ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ (ΠΛΗΝ ΑΤΤΙΚΑ)				
Α/Α	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΡΟΣΩΠΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ
341	ΣΥΡΟΣ	ΚΑΒΑΛΑ	1	1
342	ΣΥΡΟΣ	ΚΕΑ	2	2
343	ΣΥΡΟΣ	ΚΙΜΩΛΟΣ	2	2
344	ΣΥΡΟΣ	ΚΥΘΝΟΣ	2	2
345	ΣΥΡΟΣ	ΛΗΜΝΟΣ	1	1
346	ΣΥΡΟΣ	ΜΗΛΟΣ	1	1
347	ΣΥΡΟΣ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	1	1
348	ΣΥΡΟΣ	ΣΑΜΟΣ	1	1
349	ΣΥΡΟΣ	ΣΑΜΟΣ	1	1
350	ΣΥΡΟΣ	ΣΕΡΙΦΟΣ	1	1
351	ΣΥΡΟΣ	ΣΙΚΙΝΟΣ	2	2
352	ΣΥΡΟΣ	ΣΙΦΝΟΣ	1	1
353	ΣΥΡΟΣ	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	2	2
354	ΣΥΡΟΣ	ΦΟΥΡΝΟΙ	1	1
355	ΣΥΡΟΣ	ΧΙΟΣ	1	1
356	ΤΗΝΟΣ	ΑΝΔΡΟΣ	4	4
357	ΤΗΝΟΣ	ΚΕΑ	1	1
358	ΤΗΝΟΣ	ΚΙΜΩΛΟΣ	1	1
359	ΤΗΝΟΣ	ΚΥΘΝΟΣ	2	2
360	ΤΗΝΟΣ	ΜΗΛΟΣ	1	1
361	ΤΗΝΟΣ	ΠΑΡΟΣ	2	2
362	ΤΗΝΟΣ	ΣΕΡΙΦΟΣ	1	1
363	ΤΗΝΟΣ	ΣΙΦΝΟΣ	1	1
364	ΥΔΡΑ	ΑΤΤΙΚΗ	1	
365	ΥΔΡΑ	ΕΡΜΙΟΝΗ	1	
366	ΥΔΡΑ	ΠΟΡΟΣ	2	
367	ΥΔΡΑ	ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ	1	
368	ΥΔΡΑ	ΣΠΕΤΣΕΣ	1	
369	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	3	3
370	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	ΙΟΣ	3	3
371	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	ΚΕΑ	1	1
372	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	ΚΙΜΩΛΟΣ	4	3
373	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	ΚΥΘΝΟΣ	2	2
374	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	ΜΗΛΟΣ	3	2
375	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	ΜΥΚΟΝΟΣ	3	2
376	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	ΝΑΞΟΣ	3	2
377	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	ΠΑΡΟΣ	2	2
378	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	ΣΕΡΙΦΟΣ	4	3
379	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	ΣΙΚΙΝΟΣ	4	4
380	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	ΣΙΦΝΟΣ	4	3
381	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	ΣΥΡΟΣ	2	2
382	ΦΟΥΡΝΟΙ	ΑΤΤΙΚΗ	1	1
383	ΦΟΥΡΝΟΙ	ΙΚΑΡΙΑ	3	2
384	ΦΟΥΡΝΟΙ	ΚΑΒΑΛΑ	1	1
385	ΦΟΥΡΝΟΙ	ΛΗΜΝΟΣ	1	1
386	ΦΟΥΡΝΟΙ	ΜΥΚΟΝΟΣ	1	1
387	ΦΟΥΡΝΟΙ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	1	1
388	ΦΟΥΡΝΟΙ	ΝΑΞΟΣ	1	1
389	ΦΟΥΡΝΟΙ	ΠΑΡΟΣ	1	1
390	ΦΟΥΡΝΟΙ	ΠΑΤΜΟΣ	2	2
391	ΦΟΥΡΝΟΙ	ΣΑΜΟΣ	2	2
392	ΦΟΥΡΝΟΙ	ΣΥΡΟΣ	1	1
393	ΦΟΥΡΝΟΙ	ΧΙΟΣ	1	1
394	ΧΙΟΣ	ΑΓ.ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ	1	1
395	ΧΙΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	1	1
396	ΧΙΟΣ	ΙΚΑΡΙΑ	1	1
397	ΧΙΟΣ	ΚΑΒΑΛΑ	1	1
398	ΧΙΟΣ	ΛΗΜΝΟΣ	1	1
399	ΧΙΟΣ	ΜΥΚΟΝΟΣ	1	1
400	ΧΙΟΣ	ΝΑΞΟΣ	1	1
401	ΧΙΟΣ	ΠΑΡΟΣ	1	1
402	ΧΙΟΣ	ΠΑΤΜΟΣ	1	1
403	ΧΙΟΣ	ΣΑΜΟΣ	1	1
404	ΧΙΟΣ	ΣΥΡΟΣ	1	1
405	ΧΙΟΣ	ΦΟΥΡΝΟΙ	1	1

ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ - ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΤΤΙΚΑ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ (ΠΑΛΗΝ HELLENIC SEAWAYS)				
A/A	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΡΟΣΩΠΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ
406	ΑΜΟΡΓΟΣ	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ	1	1
407	ΑΜΟΡΓΟΣ	ΚΩΣ	1	1
408	ΑΜΟΡΓΟΣ	ΡΟΔΟΣ	1	1
409	ΑΜΟΡΓΟΣ	ΠΑΤΜΟΣ	1	1
410	ΑΜΟΡΓΟΣ	ΛΕΡΟΣ	1	1
411	ΑΜΟΡΓΟΣ	ΗΡΑΚΛΕΙΑ	3	3
412	ΑΜΟΡΓΟΣ	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ	3	3
413	ΑΜΟΡΓΟΣ	ΔΟΝΟΥΣΑ	3	3
414	ΑΝΑΦΗ	ΘΗΡΑ	3	3
415	ΑΝΑΦΗ	ΠΑΡΟΣ	2	2
416	ΑΝΑΦΗ	ΝΑΞΟΣ	2	2
417	ΑΝΑΦΗ	ΙΟΣ	2	2
418	ΑΝΑΦΗ	ΑΤΤΙΚΗ	3	3
419	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ	ΠΑΡΟΣ	1	1
420	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ	ΝΑΞΟΣ	1	1
421	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ	ΔΟΝΟΥΣΑ	1	1
422	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ	ΑΜΟΡΓΟΣ	1	1
423	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ	ΡΟΔΟΣ	1	1
424	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ	ΚΩΣ	1	1
425	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ	ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	1	1
426	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ	ΝΙΣΥΡΟΣ	1	1
427	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ	ΣΥΜΗ	1	1
428	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ	ΤΗΛΟΣ	1	1
429	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	2	2
430	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ	ΑΤΤΙΚΗ	1	1
431	ΑΤΤΙΚΗ	ΨΑΡΑ	1	1
432	ΑΤΤΙΚΗ	ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ	1	1
433	ΑΤΤΙΚΗ	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ	1	1
434	ΑΤΤΙΚΗ	ΔΟΝΟΥΣΑ	1	1
435	ΑΤΤΙΚΗ	ΗΡΑΚΛΕΙΑ	1	1
436	ΑΤΤΙΚΗ	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ	1	1
437	ΑΤΤΙΚΗ	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	1	1
438	ΑΤΤΙΚΗ	ΚΩΣ	1	1
439	ΑΤΤΙΚΗ	ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	1	1
440	ΑΤΤΙΚΗ	ΛΕΙΨΟΙ	1	1
441	ΑΤΤΙΚΗ	ΛΕΡΟΣ	1	1
442	ΑΤΤΙΚΗ	ΝΙΣΥΡΟΣ	1	1
443	ΑΤΤΙΚΗ	ΣΥΜΗ	1	1
444	ΑΤΤΙΚΗ	ΤΗΛΟΣ	1	1
445	ΑΤΤΙΚΗ	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	2	2
446	ΑΤΤΙΚΗ	ΡΟΔΟΣ	2	2
447	ΑΤΤΙΚΗ	ΑΝΑΦΗ	2	2
448	ΑΤΤΙΚΗ	ΧΑΝΙΑ	2	2
449	ΑΤΤΙΚΗ	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	4	4
450	ΔΟΝΟΥΣΑ	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ	1	1
451	ΔΟΝΟΥΣΑ	ΠΑΡΟΣ	2	2
452	ΔΟΝΟΥΣΑ	ΝΑΞΟΣ	3	3
453	ΔΟΝΟΥΣΑ	ΑΜΟΡΓΟΣ	3	3
454	ΔΟΝΟΥΣΑ	ΑΤΤΙΚΗ	1	1
455	ΗΡΑΚΛΕΙΑ	ΠΑΡΟΣ	2	2
456	ΗΡΑΚΛΕΙΑ	ΝΑΞΟΣ	3	3
457	ΗΡΑΚΛΕΙΑ	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ	3	3
458	ΗΡΑΚΛΕΙΑ	ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ	3	3
459	ΗΡΑΚΛΕΙΑ	ΑΜΟΡΓΟΣ	3	3
460	ΗΡΑΚΛΕΙΑ	ΑΤΤΙΚΗ	1	1
461	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΑΤΤΙΚΗ	4	4
462	ΘΗΡΑ	ΑΝΑΦΗ	3	3
463	ΙΟΣ	ΑΝΑΦΗ	2	2
464	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	ΡΟΔΟΣ	2	1
465	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	ΚΩΣ	4	1
466	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	1	1
467	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	ΝΙΣΥΡΟΣ	2	1
468	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	ΣΥΜΗ	2	1
469	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	ΤΗΛΟΣ	2	1
470	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	ΠΑΡΟΣ	1	1
471	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	ΝΑΞΟΣ	1	1
472	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ	2	2
473	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	ΛΕΙΨΟΙ	4	2
474	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	ΛΕΡΟΣ	4	2
475	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	ΠΑΤΜΟΣ	4	2
476	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	1	1
477	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	ΚΩΣ	1	1
478	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	ΣΑΜΟΣ	1	1
479	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	ΡΟΔΟΣ	2	2
480	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	2	2
481	ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	ΡΟΔΟΣ	2	1
482	ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	ΚΩΣ	1	1
483	ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ	1	1
484	ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	1	1
485	ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	ΝΙΣΥΡΟΣ	1	1
486	ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	ΣΥΜΗ	1	1
487	ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	ΤΗΛΟΣ	1	1
488	ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	ΠΑΡΟΣ	1	1

ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ - ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΤΤΙΚΑ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ (ΠΑΛΗΝ HELLENIC SEAWAYS)				
A/A	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΡΟΣΩΠΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ
489	ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	ΝΑΞΟΣ	1	1
490	ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	ΑΤΤΙΚΗ	1	1
491	ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ	ΗΡΑΚΛΕΙΑ	3	3
492	ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ	3	3
493	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	ΣΥΡΟΣ	1	1
494	ΚΩΣ	ΑΜΟΡΓΟΣ	1	1
495	ΚΩΣ	ΡΟΔΟΣ	2	1
496	ΚΩΣ	ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	1	1
497	ΚΩΣ	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	4	1
498	ΚΩΣ	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	1	1
499	ΚΩΣ	ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	1	1
500	ΚΩΣ	ΛΕΙΨΟΙ	3	1
501	ΚΩΣ	ΛΕΡΟΣ	3	1
502	ΚΩΣ	ΠΑΤΜΟΣ	3	1
503	ΚΩΣ	ΣΥΜΗ	2	1
504	ΚΩΣ	ΤΗΛΟΣ	2	1
505	ΚΩΣ	ΣΑΜΟΣ	2	1
506	ΚΩΣ	ΣΥΡΟΣ	1	1
507	ΚΩΣ	ΠΑΡΟΣ	1	1
508	ΚΩΣ	ΝΑΞΟΣ	1	1
509	ΚΩΣ	ΑΤΤΙΚΗ	1	1
510	ΚΩΣ	ΝΙΣΥΡΟΣ	3	2
511	ΛΕΙΨΟΙ	ΡΟΔΟΣ	2	1
512	ΛΕΙΨΟΙ	ΚΩΣ	3	1
513	ΛΕΙΨΟΙ	ΣΥΜΗ	2	1
514	ΛΕΙΨΟΙ	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	4	2
515	ΛΕΙΨΟΙ	ΛΕΡΟΣ	4	2
516	ΛΕΙΨΟΙ	ΠΑΤΜΟΣ	4	2
517	ΛΕΙΨΟΙ	ΑΤΤΙΚΗ	1	1
518	ΛΕΡΟΣ	ΡΟΔΟΣ	2	1
519	ΛΕΡΟΣ	ΚΩΣ	3	1
520	ΛΕΡΟΣ	ΣΥΜΗ	2	1
521	ΛΕΡΟΣ	ΣΥΡΟΣ	1	1
522	ΛΕΡΟΣ	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	4	2
523	ΛΕΡΟΣ	ΛΕΙΨΟΙ	4	2
524	ΛΕΡΟΣ	ΠΑΤΜΟΣ	4	2
525	ΛΕΡΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	1	1
526	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΤΗΝΟΣ	4	4
527	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΨΑΡΑ	1	1
528	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ	1	1
529	ΝΑΞΟΣ	ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	1	1
530	ΝΑΞΟΣ	ΛΕΙΨΟΙ	1	1
531	ΝΑΞΟΣ	ΛΕΡΟΣ	1	1
532	ΝΑΞΟΣ	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	1	1
533	ΝΑΞΟΣ	ΚΩΣ	1	1
534	ΝΑΞΟΣ	ΝΙΣΥΡΟΣ	1	1
535	ΝΑΞΟΣ	ΤΗΛΟΣ	1	1
536	ΝΑΞΟΣ	ΣΥΜΗ	1	1
537	ΝΑΞΟΣ	ΡΟΔΟΣ	1	1
538	ΝΑΞΟΣ	ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	1	1
539	ΝΑΞΟΣ	ΑΝΑΦΗ	2	2
540	ΝΑΞΟΣ	ΗΡΑΚΛΕΙΑ	3	3
541	ΝΑΞΟΣ	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ	3	3
542	ΝΑΞΟΣ	ΔΟΝΟΥΣΑ	3	3
543	ΝΙΣΥΡΟΣ	ΡΟΔΟΣ	2	1
544	ΝΙΣΥΡΟΣ	ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	1	1
545	ΝΙΣΥΡΟΣ	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	2	1
546	ΝΙΣΥΡΟΣ	ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	1	1
547	ΝΙΣΥΡΟΣ	ΣΥΜΗ	1	1
548	ΝΙΣΥΡΟΣ	ΤΗΛΟΣ	2	1
549	ΝΙΣΥΡΟΣ	ΠΑΡΟΣ	1	1
550	ΝΙΣΥΡΟΣ	ΝΑΞΟΣ	1	1
551	ΝΙΣΥΡΟΣ	ΚΩΣ	3	2
552	ΝΙΣΥΡΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	1	1
553	ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ	ΨΑΡΑ	1	1
554	ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	1	1
555	ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ	ΧΙΟΣ	2	2
556	ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ	ΑΤΤΙΚΗ	1	1
557	ΠΑΡΟΣ	ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	1	1
558	ΠΑΡΟΣ	ΛΕΙΨΟΙ	1	1

ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΛΙΓΟΡΕΣ - ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΤΤΙΚΑ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ (ΠΑΛΗΝ HELLENIC SEAWAYS)				
Α/Α	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΡΟΣΩΠΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ
559	ΠΑΡΟΣ	ΛΕΡΟΣ	1	1
560	ΠΑΡΟΣ	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	1	1
561	ΠΑΡΟΣ	ΚΩΣ	1	1
562	ΠΑΡΟΣ	ΝΙΣΥΡΟΣ	1	1
563	ΠΑΡΟΣ	ΤΗΛΟΣ	1	1
564	ΠΑΡΟΣ	ΣΥΜΗ	1	1
565	ΠΑΡΟΣ	ΡΟΔΟΣ	1	1
566	ΠΑΡΟΣ	ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	1	1
567	ΠΑΡΟΣ	ΗΡΑΚΛΕΙΑ	2	2
568	ΠΑΡΟΣ	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ	2	2
569	ΠΑΡΟΣ	ΔΟΝΟΥΣΑ	2	2
570	ΠΑΡΟΣ	ΑΝΑΦΗ	2	2
571	ΠΑΤΜΟΣ	ΣΥΡΟΣ	1	1
572	ΠΑΤΜΟΣ	ΡΟΔΟΣ	2	1
573	ΠΑΤΜΟΣ	ΚΩΣ	3	1
574	ΠΑΤΜΟΣ	ΣΥΜΗ	2	1
575	ΠΑΤΜΟΣ	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	3	2
576	ΠΑΤΜΟΣ	ΛΕΙΦΟΙ	4	2
577	ΠΑΤΜΟΣ	ΛΕΡΟΣ	4	2
578	ΠΑΤΜΟΣ	ΣΥΡΟΣ	1	1
579	ΡΟΔΟΣ	ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	1	1
580	ΡΟΔΟΣ	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	2	1
581	ΡΟΔΟΣ	ΚΩΣ	2	1
582	ΡΟΔΟΣ	ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	2	1
583	ΡΟΔΟΣ	ΛΕΙΦΟΙ	2	1
584	ΡΟΔΟΣ	ΛΕΡΟΣ	2	1
585	ΡΟΔΟΣ	ΝΙΣΥΡΟΣ	2	1
586	ΡΟΔΟΣ	ΠΑΤΜΟΣ	2	1
587	ΡΟΔΟΣ	ΤΗΛΟΣ	3	2
588	ΡΟΔΟΣ	ΣΑΜΟΣ	2	1
589	ΡΟΔΟΣ	ΣΥΡΟΣ	1	1
590	ΡΟΔΟΣ	ΠΑΡΟΣ	1	1
591	ΡΟΔΟΣ	ΝΑΞΟΣ	1	1
592	ΡΟΔΟΣ	ΑΜΟΡΓΟΣ	1	1
593	ΡΟΔΟΣ	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	2	2
594	ΡΟΔΟΣ	ΣΥΜΗ	3	3
595	ΡΟΔΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	2	2
596	ΣΑΜΟΣ	ΚΩΣ	2	1
597	ΣΑΜΟΣ	ΡΟΔΟΣ	2	1
598	ΣΑΜΟΣ	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	1	1
599	ΣΥΜΗ	ΚΩΣ	2	1
600	ΣΥΜΗ	ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	1	1
601	ΣΥΜΗ	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	2	1
602	ΣΥΜΗ	ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	1	1
603	ΣΥΜΗ	ΛΕΙΦΟΙ	2	1
604	ΣΥΜΗ	ΛΕΡΟΣ	2	1
605	ΣΥΜΗ	ΝΙΣΥΡΟΣ	2	1
606	ΣΥΜΗ	ΠΑΤΜΟΣ	2	1
607	ΣΥΜΗ	ΤΗΛΟΣ	1	1
608	ΣΥΜΗ	ΠΑΡΟΣ	1	1
609	ΣΥΜΗ	ΝΑΞΟΣ	1	1
610	ΣΥΜΗ	ΡΟΔΟΣ	3	3
611	ΣΥΜΗ	ΑΤΤΙΚΗ	1	1
612	ΣΥΡΟΣ	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	1	1
613	ΣΥΡΟΣ	ΠΑΤΜΟΣ	1	1
614	ΣΥΡΟΣ	ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	1	1
615	ΣΥΡΟΣ	ΚΩΣ	1	1
616	ΣΥΡΟΣ	ΡΟΔΟΣ	1	1
617	ΣΥΡΟΣ	ΛΕΡΟΣ	1	1
618	ΣΥΡΟΣ	ΘΗΡΑ	2	2
619	ΣΥΡΟΣ	ΑΝΑΦΗ	2	2
620	ΣΥΡΟΣ	ΑΜΟΡΓΟΣ	2	2
621	ΣΥΡΟΣ	ΔΟΝΟΥΣΑ	2	2
622	ΣΥΡΟΣ	ΗΡΑΚΛΕΙΑ	2	2
623	ΣΥΡΟΣ	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ	2	2
624	ΣΥΡΟΣ	ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ	2	2
625	ΣΥΡΟΣ	ΠΑΤΜΟΣ	1	1
626	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ	ΠΑΡΟΣ	2	2
627	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ	ΝΑΞΟΣ	3	3
628	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ	ΗΡΑΚΛΕΙΑ	3	3
629	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ	ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ	3	3
630	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ	ΑΜΟΡΓΟΣ	3	3
631	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ	ΑΤΤΙΚΗ	1	1
632	ΤΗΛΟΣ	ΡΟΔΟΣ	3	2
633	ΤΗΛΟΣ	ΚΩΣ	2	1
634	ΤΗΛΟΣ	ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	1	1
635	ΤΗΛΟΣ	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	2	1
636	ΤΗΛΟΣ	ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	1	1
637	ΤΗΛΟΣ	ΝΙΣΥΡΟΣ	2	1
638	ΤΗΛΟΣ	ΣΥΜΗ	1	1
639	ΤΗΛΟΣ	ΠΑΡΟΣ	1	1
640	ΤΗΛΟΣ	ΝΑΞΟΣ	1	1
641	ΤΗΛΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	1	1
642	ΤΗΝΟΣ	ΜΥΚΟΝΟΣ	4	4
643	ΧΑΝΙΑ	ΑΤΤΙΚΗ	2	2
644	ΧΙΟΣ	ΨΑΡΑ	2	2
645	ΧΙΟΣ	ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ	2	2
646	ΨΑΡΑ	ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ	1	1
647	ΨΑΡΑ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	1	1
648	ΨΑΡΑ	ΧΙΟΣ	2	2
649	ΨΑΡΑ	ΑΤΤΙΚΗ	1	1

ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ - ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΤΑΥΤΟΧΡΟΝΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΤΤΙΚΑ ΚΑΙ HELLENIC SEAWAYS				
A/A	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΡΟΣΩΠΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ
650	ΑΜΟΡΓΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	3	2
651	ΑΜΟΡΓΟΣ	ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ	4	4
652	ΑΜΟΡΓΟΣ	ΝΑΞΟΣ	4	4
653	ΑΜΟΡΓΟΣ	ΠΑΡΟΣ	3	3
654	ΑΤΤΙΚΗ	ΑΜΟΡΓΟΣ	3	2
655	ΑΤΤΙΚΗ	ΙΟΣ	5	4
656	ΑΤΤΙΚΗ	ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ	3	2
657	ΑΤΤΙΚΗ	ΜΥΚΟΝΟΣ	5	5
658	ΑΤΤΙΚΗ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	2	2
659	ΑΤΤΙΚΗ	ΝΑΞΟΣ	5	5
660	ΑΤΤΙΚΗ	ΠΑΡΟΣ	4	4
661	ΑΤΤΙΚΗ	ΠΑΤΜΟΣ	2	2
662	ΑΤΤΙΚΗ	ΣΑΜΟΣ	2	2
663	ΑΤΤΙΚΗ	ΘΗΡΑ	6	6
664	ΑΤΤΙΚΗ	ΣΥΡΟΣ	3	3
665	ΑΤΤΙΚΗ	ΤΗΝΟΣ	5	5
666	ΑΤΤΙΚΗ	ΧΙΟΣ	2	2
667	ΙΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	5	4
668	ΙΟΣ	ΝΑΞΟΣ	4	4
669	ΙΟΣ	ΠΑΡΟΣ	4	4
670	ΙΟΣ	ΘΗΡΑ	5	5
671	ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ	ΑΜΟΡΓΟΣ	4	4
672	ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ	ΑΤΤΙΚΗ	3	2
673	ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ	ΝΑΞΟΣ	4	4
674	ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ	ΠΑΡΟΣ	4	3
675	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	5	5
676	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΣΥΡΟΣ	2	2
677	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΤΗΝΟΣ	4	4
678	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΑΤΤΙΚΗ	2	2
679	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΧΙΟΣ	2	2
680	ΝΑΞΟΣ	ΑΜΟΡΓΟΣ	4	4
681	ΝΑΞΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	5	5
682	ΝΑΞΟΣ	ΙΟΣ	4	4
683	ΝΑΞΟΣ	ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ	4	4
684	ΝΑΞΟΣ	ΠΑΡΟΣ	4	4
685	ΝΑΞΟΣ	ΠΑΤΜΟΣ	2	2
686	ΝΑΞΟΣ	ΘΗΡΑ	4	4
687	ΠΑΡΟΣ	ΑΜΟΡΓΟΣ	3	3
688	ΠΑΡΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	4	4
689	ΠΑΡΟΣ	ΙΟΣ	4	4
690	ΠΑΡΟΣ	ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ	3	2
691	ΠΑΡΟΣ	ΝΑΞΟΣ	4	4
692	ΠΑΡΟΣ	ΠΑΤΜΟΣ	2	2
693	ΠΑΡΟΣ	ΘΗΡΑ	4	4
694	ΠΑΤΜΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	2	2
695	ΣΑΜΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	2	2
696	ΘΗΡΑ	ΑΤΤΙΚΗ	6	6
697	ΘΗΡΑ	ΙΟΣ	6	6
698	ΘΗΡΑ	ΝΑΞΟΣ	4	4
699	ΘΗΡΑ	ΠΑΡΟΣ	4	4
700	ΣΥΡΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	3	3
701	ΣΥΡΟΣ	ΙΟΣ	3	3
702	ΣΥΡΟΣ	ΜΥΚΟΝΟΣ	3	3
703	ΣΥΡΟΣ	ΝΑΞΟΣ	3	3
704	ΣΥΡΟΣ	ΠΑΡΟΣ	3	3
705	ΣΥΡΟΣ	ΤΗΝΟΣ	3	3
706	ΤΗΝΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	5	5
707	ΤΗΝΟΣ	ΜΥΚΟΝΟΣ	4	4
708	ΤΗΝΟΣ	ΣΥΡΟΣ	3	3
709	ΧΙΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	2	2
710	ΧΙΟΣ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	2	2

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 10: ΜΕΡΙΔΙΑ ΑΓΟΡΑΣ ΣΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΙΧ ΘΥΣΙΜΑΤΩΝ

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΙΧ ΘΥΣΙΜΑΤΩΝ										2015										2016										2017									
ΑΤΤΙΚΑ	HSW	ΑΦΟΡΙΣΜΑ	SEAFET	ZANTE	GOLDEN	ANEK	FAST	ΜΙΦΡΕ ΚΥΚ.	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΤΤΙΚΑ	HSW	ΑΦΟΡΙΣΜΑ	SEAFET	ZANTE	GOLDEN	ANEK	FAST	ΜΙΦΡΕ ΚΥΚ.	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΤΤΙΚΑ	HSW	ΑΦΟΡΙΣΜΑ	SEAFET	ZANTE	GOLDEN	ANEK	FAST	ΜΙΦΡΕ ΚΥΚ.	ΣΥΝΟΛΟ										
ΒΑΛ ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																																							
ΑΤΤΙΚΑ-ΑΙΟ																			</																				

Σημείωση: Με γκρι σκίαση δίδονται η μη ταυτίζονται δραστηριοποίηση των συμμετεχουσών σε δρομολόγια.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 11: ΜΕΡΙΔΙΑ ΑΓΟΡΑΣ ΣΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΗΓΩΝ

ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΔΟΦΗΤΙΩΝ	2015					2016					2017									
	ΑΤΤΙΚΑ	ΗΣΩ	ΑΓΡΟΠΙΣΜΑ	ΣΕΛΑΕΤ	ΖΑΝΤΕ	GOLDEN	ΑΝΕΚ	FAST	ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	ΕΥΧΩΛΟ	ΑΤΤΙΚΑ	ΗΣΩ	ΑΓΡΟΠΙΣΜΑ	ΣΕΛΑΕΤ	ΖΑΝΤΕ	GOLDEN	ΑΝΕΚ	FAST	ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	ΕΥΧΩΛΟ
ΕΥΧΩΛΟ, ΡΩΜΑΪΚΉ																				
ΒΑΛΙΑΟ																				
ΑΠΟΓΡΟΠΟΙ ΑΤΤΙΚΗ	[25-35%]	[35-45%]	[65-75%]			[25-35%]	100%	[85-95%]		100%	[10-15%]	100%	[35-45%]	[85-95%]						
1 ΑΤΤΙΚΗ-ΜΥΛΙΑΝΗ							100%	[85-95%]					[45-55%]							
2 ΑΤΤΙΚΗ-ΣΑΜΟΣ	[0-5%]	[95-100%]	100%				100%						[35-45%]	[85-95%]						
3 ΑΤΤΙΚΗ-ΧΟΣ	[25-35%]	[45-55%]	[85-95%]			[10-15%]	100%	[45-55%]			[10-15%]	100%	[45-55%]	[85-95%]						
4 ΜΥΛΙΑΝΗ-ΑΤΤΙΚΗ	[25-35%]	[45-55%]	[85-75%]			[25-35%]	100%	[85-95%]			[10-15%]	100%	[35-45%]	[85-95%]						
5 ΣΑΜΟΣ-ΑΤΤΙΚΗ	[0-5%]	[95-100%]	100%				100%				[10-15%]	100%	[45-55%]	[85-95%]						
6 ΧΟΣ-ΑΤΤΙΚΗ	[25-35%]	[35-45%]	[65-75%]			[25-35%]	100%	[45-55%]			[10-15%]	100%	[35-45%]	[85-95%]						
7 ΜΥΛΙΑΝΗ-ΧΟΣ	[15-25%]	[45-55%]	[85-95%]			[25-35%]	100%	[45-55%]			[15-25%]	100%	[35-45%]	[85-95%]						
8 ΧΟΣ-ΜΥΛΙΑΝΗ	[10-15%]	[65-75%]	[85-95%]			[10-15%]	100%	[65-75%]			[10-15%]	100%	[65-75%]	[85-95%]						
ΑΔΑΕΚ																				
ΑΠΟΓΡΟΠΟΙ ΑΤΤΙΚΗ	[95-100%]	[0-5%]	100%			100%	[95-100%]	[0-5%]		100%		100%	[85-95%]	[15-25%]						
9 ΑΤΤΙΚΗ-ΠΑΤΜΟΣ	[95-100%]	[0-5%]	100%			100%	[95-100%]	[0-5%]		100%		100%	[85-95%]	[15-25%]						
10 ΠΑΤΜΟΣ-ΑΤΤΙΚΗ	[95-100%]	[0-5%]	100%			100%	[95-100%]	[0-5%]		100%		100%	[85-95%]	[15-25%]						
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (ΕΞ. ΤΗΝ/ΜΑΥΤ)																				
ΑΠΟΓΡΟΠΟΙ ΑΤΤΙΚΗ																				
ΑΠΟΓΡΟΠΟΙ ΑΤΤΙΚΗ																				
ΑΠΟΓΡΟΠΟΙ ΑΤΤΙΚΗ																				
11 ΑΠΟΓΡΟΠΟΙ ΑΤΤΙΚΗ																				
12 ΑΤΤΙΚΗ-ΑΜΟΡΦΟΣ	[65-75%]	[0-5%]	[75-85%]		[0-5%]		100%	[95-100%]		100%		100%	[95-100%]	[0-5%]						
13 ΑΤΤΙΚΗ-ΘΡΑ	[35-45%]	[5-10%]	[45-55%]				100%	[65-75%]		100%		100%	[35-45%]	[85-95%]						
14 ΑΤΤΙΚΗ-ΚΟΝΔΗΝΙΑ	[95-100%]	[0-5%]	100%				100%	[75-85%]		100%		100%	[75-85%]	[15-25%]						
15 ΑΤΤΙΚΗ-ΝΑΞΟΣ	[95-100%]	[0-5%]	100%				100%	[95-100%]		100%		100%	[75-85%]	[15-25%]						
16 ΑΤΤΙΚΗ-ΝΑΞΟΣ	[95-100%]	[0-5%]	100%				100%	[95-100%]		100%		100%	[75-85%]	[15-25%]						
17 ΑΤΤΙΚΗ-ΤΡΟΟΣ	[95-100%]	[0-5%]	100%				100%	[95-100%]		100%		100%	[85-95%]	[15-25%]						
18 ΑΤΤΙΚΗ-ΤΡΟΟΣ	[95-100%]	[0-5%]	100%				100%	[95-100%]		100%		100%	[85-95%]	[15-25%]						
19 ΘΙΡΑ-ΑΤΤΙΚΗ	[75-85%]	[0-5%]	[75-85%]		[15-25%]		100%</													

δημείωση: Με κρι σκίαση δηλώνεται η μη ταυτόχρονη δραστηριοποίηση των συμμετεχουσών σε δρομολόγιο.

[illegible]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 12: ΜΕΡΙΔΙΑ ΑΓΟΡΑΣ 2015 – ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

ΕΤΟΣ 2015 – ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ							
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΙΧ ΘΥΜΑΤΩΝ*	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΡΘΡΩΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΙΧ ΘΥΜΑΤΩΝ	ΜΕΡΙΔΙΟ ΣΕ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	ΜΕΡΙΔΙΟ ΣΕ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑ ΙΧ ΘΥΜΑΤΩΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ							
ΑΤΤΙΚΑ							
HSW						125-53%	125-53%
MIKPE KYKΛAΔEΣ N.E.						15-25%	15-25%
AECEAN FLYING DOLPHINS N.E.						10-15%	10-15%
AECEAN SPEED LINE N.E.						10-5%	10-5%
FAST FERRIES N.E.						10-5%	10-5%
GOLDEN STAR FERRIES N.E.						15-10%	15-10%
SEA DREAMS N.E.						10-5%	10-5%
ZANTE FERRIES A.N.M.E.Z. A.E. **						10-5%	10-5%
ANONIMNI NAYTIAKHI ETAIPIA KAΛAMNOY						10-5%	10-5%
ANONIMNI NAYTIAKHI ETAIPIAKHPHTICE (ANEK) A.E.						15-25%	15-25%
ANONIMNI NAYTIAKHI ETAIPIA SYMICE (ANIZ)						10-5%	10-5%
ΔΟΔΕΚΑΝΗΣΟΣ Ν.Ε.						10-5%	10-5%
ΚΑΡΘΑΙΑ Ν.Ε. (ΠΟΥΤΟΣ)						10-5%	10-5%
ΚΑΡΥΣΤΙΑ Ν.Ε.						10-5%	10-5%
ΚΟΝΙΟΠΡΑΞΙΑ SAKONIC FERRIES***						15-10%	15-10%
ΛΑΔΟΣΙΝΕ						10-5%	10-5%
MIKPEΣ TPAMWEΣ A.N.E.						10-5%	10-5%
ΑΙΤΟΣ ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ Ν.Ε. (ΖΑΟΣ)						10-5%	10-5%
ΣΤΙΤΖΕΣ						10-5%	10-5%
ΝΑΥΤΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΔΕΣΒΟΥ (NEA)****						15-10%	15-10%
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΗ Ν.Ε.						10-5%	10-5%
ΚΑΤΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ						10-5%	10-5%
ΠΑΡΟΣ ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ Ν.Ε.						10-5%	10-5%
ΑΚΟΥΑ ΜΑΡΙΑ						10-5%	10-5%
ΣΚΥΡΟΣ Ν.Ε.						10-5%	10-5%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΠΙΝΑΚΑ						95-100%	95-100%
ΑΙΟΛΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ						10-5%	10-5%
- ΕΚ ΤΟΝ ΟΙΟΙΘΝΑΓΙ ΑΙΟ						10-5%	10-5%
- ΕΚ ΤΟΝ ΟΙΟΙΘΝ ΙΩΝΙΟ & ΝΟΤΙΑ ΚΡΗΤΗ						10-5%	10-5%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΥΣΤΑΤΙ (αριθμός ενοχημάτων)	14.288.008	1.793.435	452.524	16.533.967		100%	100%
ΣΥΝΟΛΟ ΝΕΑΣ ΟΝΤΟΓΗΤΙΑΣ						145-55%	145-55%

* Στη IX σύμβαση περιλαμβάνονται τα διενδία. Αντίστοιχα στα φορτηγά περιλαμβάνονται και τα λαογραφικά.

** Η ZANTE FERRIES A.N.M.E.Z. A.E. δεν προσκομίζει αριθμό και ούτως εστί, παρά μόνο τον ισολογισμό έτους 2015 (σε αριθμ. πρωτ. 617324/10.2017).

*** Στην κοινοπραξία συμμετείχε το 2015 και η HSW. Ο αριθμός των ενοχημάτων περιλαμβάνεται και φορτηγών που αντιστοιχούν στη HSW (βλέπε του ποσοστού συμμετοχής της είναι [...] αντίστοιχα).

**** Ο κ.ε. της ΝΕΑ συμμετείχε από τη μελέτη ICAP. Σύμφωνα με τη μελέτη, η εταιρεία δέσμευε τη δραστηριότητά της τον Ιούλιο 2015 και ο εν λόγω κίνδυνος σφραγίστηκε αντιστοίχως στο πρώτο τρίμηνο του έτους.

Πηγή: Επεξεργασία από Γ.Δ.Α. προσκομιθέντων στοιχείων με τη σε αριθμ. πρωτ. 6674/13.11.2017 (ΑΤΤΙΚΑ), 6831/21.11.2017 (HSW), 524/02.02.2018 (MIKPE KYKΛAΔEΣ N.E.), 44/03.01.2018 & 45/03.01.2018 & 925/08.02.2018 (AECEAN FLYING DOLPHINS), 6066/17.10.2017 (AECEAN SPEED LINE), 6138/23.10.2017 (FAST FERRIES), 6387/01.11.2017 (GOLDEN STAR FERRIES), 7101/04.12.2017 (SEA DREAMS N.E.), 945/08.02.2018 (ANIZ), 6036/19.10.2017 (ANEK), 6972/28.11.2017 (ΔΟΔΕΚΑΝΗΣΟΣ Ν.Ε.), 6055/19.10.2017 (ΚΑΡΘΑΙΑ/ ΠΟΥΤΟΣ), 1044/13.02.2018 (ΚΑΡΥΣΤΙΑ Ν.Ε.), 6465/06.11.2017 & 892/06.02.2017 (ΚΟΝΙΟΠΡΑΞΙΑ SAKONIC FERRIES), 6612/10.11.2017 (ΛΑΔΟΣΙΝΕ), 6131/20.10.2017 (MIKPEΣ TPAMWEΣ), 6987/29.11.2017 (ΑΙΤΟΣ ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ), 6628/13.11.2017 & 6819/21.11.2017 & 938/08.02.2018 (SEA/ETS), 1228/21.02.2018 (ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΗ Ν.Ε.), 3874/16.10.2017 (ΚΑΤΕΡΟΣ Ν.Ε.), 5873/16.10.2017 (ΠΑΡΟΣ ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ Ν.Ε.), 6940/27.11.2017 (ΑΚΟΥΑ ΜΑΡΙΑ), 956/08.02.2018 (ΣΚΥΡΟΣ Ν.Ε.).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 13: ΜΕΡΙΔΙΑ ΑΓΟΡΑΣ Σ2016 – ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

ΕΤΟΣ 2016 - ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ									
ΑΡΘΡΟΣ ΕΠΙΠΡΟΣΗΝ ΕΠΙΒΑΤΗΝ	ΑΡΘΡΟΣ ΕΠΙΠΡΟΣΗΝ ΚΥ ΟΝΙΜΑΤΗΝ*	ΑΡΘΡΟΣ ΕΠΙΠΡΟΣΗΝ ΦΟΡΤΗ ΓΩΝ*	ΣΥΝΟΛΟΣ ΑΡΘΡΟΣ ΕΠΙΠΡΟΣΗΝ (ΕΠΙΒΑΤΗΝ - ΚΥ ΟΝΙΜΑΤΗΝ - ΦΟΡΤΗ ΓΩΝ)	ΜΕΡΙΟΔ ΣΕ ΕΠΙΠΡΟΣΗΝ ΕΠΙΒΑΤΗΝ	ΜΕΡΙΟΔ ΣΕ ΕΠΙΠΡΟΣΗΝ ΚΥ ΟΝΙΜΑΤΗΝ	ΜΕΡΙΟΔ ΣΕ ΕΠΙΠΡΟΣΗΝ ΦΟΡΤΗ ΓΩΝ	ΜΕΡΙΟΔ ΣΕ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΠΙΠΡΟΣΗΝ (ΕΠΙΒΑΤΗΝ - ΚΥ ΟΝΙΜΑΤΗΝ - ΦΟΡΤΗ ΓΩΝ)	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΛΕΙΤΑ ΕΠΙΠΡΟΣΗΝ (ΕΠΙΒΑΤΗΝ - ΚΥ ΟΝΙΜΑΤΗΝ - ΦΟΡΤΗ ΓΩΝ)	
ΑΤΤΙΚΑ				[25-35]%	[25-35]%	[35-45]%	[25-35]%		
HSW				[15-25]%	[15-25]%	[10-15]%	[15-25]%		
ΜΙΚΡΟΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ Ν.Ε.				[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%		
ΑΕΓΕΑΝ FLYING DOLPHINS Ν.Ε.				[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%		
ΑΕΓΕΑΝ SPEED LINE Ν.Ε.				[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%		
FAST FERRIES Ν.Ε.				[5-10]%	[5-10]%	[0-5]%	[5-10]%		
GOLDEN STAR FERRIES Ν.Ε.				[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%		
SEA DREAMS Ν.Ε.				[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%		
ZANTE FERRIES A.N.M.E.Z. A.E. **				[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%		
ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΑΛΥΜΝΟΥ				[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%		
ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑΚΡΗΤΗΣ (ΑΝΕΚ) Α.Ε.				[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%		
ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΗΣ (ΑΝΕΣ)				[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%		
ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΥΣΤΑΘΙΟΥ Ν.Ε.				[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%		
ΚΑΡΑΘΑΙΑ Ν.Ε. (ΠΟΥΤΟΣ)				[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%		
ΚΑΡΥΣΤΙΑ Ν.Ε.				[5-10]%	[5-10]%	[0-5]%	[5-10]%		
ΚΟΝΟΠΡΑΞΙΑ SARONIC FERRIES***				[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%		
ΛΑΦΑΛΙ Ν.Ε.				[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%		
MINGHIDES GRAMMES A.N.E.				[0-5]%	[0-5]%	[10-15]%	[0-5]%		
ΑΙΤΙΟΣ ΕΥΣΤΑΘΙΟΥ Ν.Ε. (ΣΑΟΣ)				[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%		
ΕΙ ΤΖΙΕΣ				[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%		
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΗ Ι.Ν. Ε.				[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%		
ΧΑΤΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ				[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%		
ΠΑΡΟΣ ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ Ν.Ε.				[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%		
ΚΑΚΟΚΥΤΑ ΜΑΡΙΑ				[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%		
ΕΚΚΥΡΟΣ Ν.Ε.				[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%		
ΣΥΝΟΛΟ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΠΙΝΑΚΑ				[8-95]%	[8-95]%		[8-95]%		
ΛΟΙΠΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ - ΕΚ ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ ΑΙΓΑΙΟ - ΕΚ ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ ΙΟΝΙΟ & ΝΟΤΙΑ ΚΡΗΤΗ				[5-10]%	[10-15]%	[10-15]%	[5-10]%		
ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΤΥΛΤ (αριθμός εταιρειών)	14.543.183	2.025.023	547.308	17.115.514	100%	100%	100%		
ΣΥΝΟΛΟ ΝΕΑΣ ΟΝΤΟΤΗΤΑΣ				[45-55]%	[35-45]%	[45-55]%	[45-55]%		

* Στοιχεία από την εταιρεία που υποβάλλει τα στοιχεία. Αντίστοιχα, στα στοιχεία που υποβάλλονται με το 2016, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 2015, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 2014, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 2013, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 2012, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 2011, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 2010, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 2009, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 2008, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 2007, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 2006, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 2005, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 2004, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 2003, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 2002, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 2001, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 2000, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 1999, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 1998, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 1997, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 1996, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 1995, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 1994, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 1993, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 1992, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 1991, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 1990, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 1989, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 1988, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 1987, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 1986, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 1985, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 1984, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 1983, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 1982, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 1981, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 1980, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 1979, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 1978, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 1977, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 1976, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 1975, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 1974, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 1973, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 1972, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 1971, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 1970, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 1969, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 1968, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 1967, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 1966, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 1965, τα στοιχεία που υποβάλλονται με το 1964, τα στοιχεία που υποβάλλονται με

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 14: ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ (συνόλου εταιριών)	Έτος 2016	Ιαν-Αύγ 2017	Ποσοστιαία συμμετοχή βάσει συνόλου ΕΛ.ΣΤΑΤ(έτος 2016)
ΑΤΤΙΚΗ-ΜΥΚΟΝΟΣ			
ΤΗΝΟΣ-ΑΤΤΙΚΗ			
ΑΤΤΙΚΗ-ΤΗΝΟΣ			
ΑΤΤΙΚΗ-ΠΑΡΟΣ			
ΠΑΡΟΣ-ΑΤΤΙΚΗ			
ΜΥΚΟΝΟΣ-ΑΤΤΙΚΗ			
ΑΤΤΙΚΗ-ΘΗΡΑ			
ΘΗΡΑ-ΑΤΤΙΚΗ			
ΑΤΤΙΚΗ-ΝΑΞΟΣ			
ΝΑΞΟΣ-ΑΤΤΙΚΗ			
ΑΤΤΙΚΗ-ΣΥΡΟΣ			
ΣΥΡΟΣ-ΑΤΤΙΚΗ			
ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΑΤΤΙΚΗ			
ΧΙΟΣ-ΑΤΤΙΚΗ			
ΑΤΤΙΚΗ-ΧΙΟΣ			
ΑΤΤΙΚΗ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ			
ΙΟΣ-ΑΤΤΙΚΗ			
ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ			
ΝΑΞΟΣ-ΠΑΡΟΣ			
ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ			
ΜΥΚΟΝΟΣ-ΤΗΝΟΣ			
ΑΤΤΙΚΗ-ΙΟΣ			
ΑΤΤΙΚΗ-ΣΑΜΟΣ*			
ΠΑΡΟΣ-ΘΗΡΑ			
ΝΑΞΟΣ-ΘΗΡΑ*			
ΘΗΡΑ-ΝΑΞΟΣ*			
ΘΗΡΑ-ΙΟΣ			
ΣΑΜΟΣ-ΑΤΤΙΚΗ*			
ΑΜΟΡΓΟΣ-ΑΤΤΙΚΗ			
ΘΗΡΑ-ΠΑΡΟΣ			
ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ			
ΤΗΝΟΣ-ΣΥΡΟΣ			
ΑΤΤΙΚΗ-ΑΜΟΡΓΟΣ			
ΙΟΣ-ΘΗΡΑ			
ΠΑΤΜΟΣ-ΑΤΤΙΚΗ			
ΑΤΤΙΚΗ-ΠΑΤΜΟΣ			
ΣΥΡΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ			
ΜΥΚΟΝΟΣ-ΣΥΡΟΣ			
ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΧΙΟΣ			
ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ-ΑΤΤΙΚΗ			
ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ			
ΑΤΤΙΚΗ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ			
ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ			
ΝΑΞΟΣ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ			
ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ-ΝΑΞΟΣ			
ΝΑΞΟΣ-ΑΜΟΡΓΟΣ			
ΑΜΟΡΓΟΣ-ΝΑΞΟΣ			
ΝΑΞΟΣ-ΙΟΣ			
ΙΟΣ-ΠΑΡΟΣ			
ΙΟΣ-ΝΑΞΟΣ			
ΠΑΡΟΣ-ΙΟΣ			
ΣΥΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ			
ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ-ΑΜΟΡΓΟΣ			
ΑΜΟΡΓΟΣ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ			
ΠΑΡΟΣ-ΑΜΟΡΓΟΣ			
ΑΜΟΡΓΟΣ-ΠΑΡΟΣ			
ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ-ΠΑΡΟΣ			
ΠΑΡΟΣ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ			
ΠΑΡΟΣ-ΠΑΤΜΟΣ*			
ΝΑΞΟΣ-ΠΑΤΜΟΣ*			
ΣΥΡΟΣ-ΙΟΣ			
ΣΥΝΟΛΟ ΠΙΝΑΚΑ	4.860.183	3.903.956	33,4%
ΕΚ ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ			
Β.ΑΙΓΑΙΟ / ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	779.302	551.272	5,4%
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (ΕΞ.ΤΗΝΟΥ/ΜΥΚΟΝΟΥ)	2.757.975	2.328.142	19,0%
ΤΗΝΟΣ/ΜΥΚΟΝΟΣ	1.322.906	1.024.542	9,1%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΛ.ΣΤΑΤ	14.543.183		100,0%

* Μη διαθέσιμα στοιχεία 2016 (χρήση στοιχείων 2017)

Πηγή: Επεξεργασία από ΓΛΑ προσκομισθέντων στοιχείων με τις υπ.αριθ.πρωτ. 7222/07.12.2017 & 7664/21.12.2017 (ΑΤΤΙΚΑ), 7673/21.12.20107 (HSW), 6819/21.11.2017(SEAJET), 7619/20.12.2017(ZANTE), 6576/09.11.2017 & 7513/18.11.2017 (ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ), 6138/23.10.2017 (FAST FERRIES), 7204/07.12.2017 (ANEK), 6883/23.11.20107 & 6387/01.11.2017 (GOLDEN STAR FERRIES). Ειδικά για τη HSW (βλ. και υπ.αριθ.πρωτ. 722/21/12/2017), εξαιρούνται τα εισιτήρια ταχύπλοου από/προς Σύρο που δραστηριοποιήθηκε κατά την ακινησία του "ΑΡΤΕΜΙΣ" το οποίο εκτελεί επιδοτούμενο δρομολόγιο για την περίοδο 2015-2017. Ο αριθμός των εισιτηρίων ανά διαδρομή (π.χ. Σύρος -Ιος, Σύρος - Νάξος) ανά έτος είναι ιδιαίτερα περιορισμένος (από [...] έως [...]) επιβάτες κατ'έτος)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 15: ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ Ι.Χ. ΟΧΗΜΑΤΩΝ (συνόλου εταιριών)	Έτος 2016	Ιαν-Αύγ 2017	Ποσοστιαία συμμετοχή βάσει συνόλου ΕΛ.ΣΤΑΤ(έτος 2016)
ΑΤΤΙΚΗ-ΜΥΚΟΝΟΣ			
ΜΥΚΟΝΟΣ-ΑΤΤΙΚΗ			
ΑΤΤΙΚΗ-ΠΑΡΟΣ			
ΠΑΡΟΣ-ΑΤΤΙΚΗ			
ΑΤΤΙΚΗ-ΝΑΞΟΣ			
ΝΑΞΟΣ-ΑΤΤΙΚΗ			
ΤΗΝΟΣ-ΑΤΤΙΚΗ			
ΑΤΤΙΚΗ-ΤΗΝΟΣ			
ΑΤΤΙΚΗ-ΣΥΡΟΣ			
ΑΤΤΙΚΗ-ΘΗΡΑ			
ΣΥΡΟΣ-ΑΤΤΙΚΗ			
ΘΗΡΑ-ΑΤΤΙΚΗ			
ΑΤΤΙΚΗ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ			
ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΑΤΤΙΚΗ			
ΑΤΤΙΚΗ-ΧΙΟΣ			
ΧΙΟΣ-ΑΤΤΙΚΗ			
ΑΤΤΙΚΗ-ΣΑΜΟΣ*			
ΣΑΜΟΣ-ΑΤΤΙΚΗ*			
ΑΤΤΙΚΗ-ΑΜΟΡΓΟΣ			
ΑΜΟΡΓΟΣ-ΑΤΤΙΚΗ			
ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΧΙΟΣ			
ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ			
ΑΤΤΙΚΗ-ΠΑΤΜΟΣ			
ΠΑΤΜΟΣ-ΑΤΤΙΚΗ			
ΑΤΤΙΚΗ-ΙΟΣ			
ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ			
ΝΑΞΟΣ-ΠΑΡΟΣ			
ΜΥΚΟΝΟΣ-ΣΥΡΟΣ			
ΣΥΡΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ			
ΙΟΣ-ΑΤΤΙΚΗ			
ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ			
ΜΥΚΟΝΟΣ-ΤΗΝΟΣ			
ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ			
ΤΗΝΟΣ-ΣΥΡΟΣ			
ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ			
ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ-ΑΤΤΙΚΗ			
ΑΤΤΙΚΗ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ			
ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ-ΝΑΞΟΣ			
ΘΗΡΑ-ΠΑΡΟΣ			
ΝΑΞΟΣ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ			
ΠΑΡΟΣ-ΘΗΡΑ			
ΑΜΟΡΓΟΣ-ΝΑΞΟΣ			
ΝΑΞΟΣ-ΑΜΟΡΓΟΣ			
ΙΟΣ-ΘΗΡΑ			
ΣΥΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ			
ΘΗΡΑ-ΙΟΣ			
ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ-ΑΜΟΡΓΟΣ			
ΑΜΟΡΓΟΣ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ			
ΠΑΡΟΣ-ΑΜΟΡΓΟΣ			
ΙΟΣ-ΝΑΞΟΣ			
ΝΑΞΟΣ-ΙΟΣ			
ΑΜΟΡΓΟΣ-ΠΑΡΟΣ			
ΠΑΡΟΣ-ΙΟΣ			
ΙΟΣ-ΠΑΡΟΣ			
ΝΑΞΟΣ-ΘΗΡΑ			
ΘΗΡΑ-ΝΑΞΟΣ			
ΠΑΡΟΣ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ			
ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ-ΠΑΡΟΣ			
ΠΑΡΟΣ-ΠΑΤΜΟΣ*			
ΣΥΡΟΣ-ΙΟΣ			
ΝΑΞΟΣ-ΠΑΤΜΟΣ*			
ΣΥΝΟΛΟ ΠΙΝΑΚΑ	605.270	510.276	29,9%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΛ.ΣΤΑΤ	2.025.023		100,0%

* Μη διαθέσιμα στοιχεία 2016 (χρήση στοιχείων 2017)

Πηγή: Επεξεργασία από ΓΔΑ προσκομισθέντων στοιχείων με τις υπ.αριθ.πρωτ. 7222/07.12.2017 & 7664/21.12.2017 (ΑΤΤΙΚΑ), 7673/21.12.2010(HSW), 6819/21.11.2017(SEAJET), 7619/20.12.2017(ZANTE), 6576/09.11.2017 & 7513/18.11.2017 (ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ), 6138/23.10.2017 (FAST FERRIES), 7204/07.12.2017 (ANEK), 6883/23.11.20107 & 6387/01.11.2017 (GOLDEN STAR FERRIES). Ειδικά για τη HSW(βλ. και υπ.αριθ.πρωτ. 722/21/12/2017), εξαιρούνται τα εισιτήρια ταχύπλοου από/προς Σύρο που δραστηριοποιήθηκε κατά την ακινησία του "ΑΡΤΕΜΙΣ" το οποίο εκτελεί επιδοτούμενο δρομολόγιο για την περίοδο 2015-2017. Ο αριθμός των εισιτηρίων ανά διαδρομή (π.χ. Σύρος -Ιος, Σύρος - Νάξος) ανά έτος είναι ιδιαίτερα περιορισμένος (από [...] έως [...]) οχήματα κατ'έτος)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 16: ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΦΟΡΤΗΓΩΝ

ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΦΟΡΤΗΓΩΝ (συνόλου εταιριών)	Έτος 2016	Ιαν-Αύγ 2017	Ποσοστιαία συμμετοχή βάσει συνόλου ΕΛ.ΣΤΑΤ (έτος 2016)
ΑΤΤΙΚΗ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ			
ΑΤΤΙΚΗ-ΜΥΚΟΝΟΣ			
ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΑΤΤΙΚΗ			
ΑΤΤΙΚΗ-ΧΙΟΣ			
ΜΥΚΟΝΟΣ-ΑΤΤΙΚΗ			
ΑΤΤΙΚΗ-ΘΗΡΑ			
ΧΙΟΣ-ΑΤΤΙΚΗ			
ΘΗΡΑ-ΑΤΤΙΚΗ			
ΑΤΤΙΚΗ-ΝΑΞΟΣ			
ΑΤΤΙΚΗ-ΠΑΡΟΣ			
ΝΑΞΟΣ-ΑΤΤΙΚΗ			
ΑΤΤΙΚΗ-ΣΥΡΟΣ			
ΠΑΡΟΣ-ΑΤΤΙΚΗ			
ΣΥΡΟΣ-ΑΤΤΙΚΗ			
ΑΤΤΙΚΗ-ΣΑΜΟΣ*			
ΣΑΜΟΣ-ΑΤΤΙΚΗ*			
ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΧΙΟΣ			
ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ			
ΑΤΤΙΚΗ-ΙΟΣ			
ΑΤΤΙΚΗ-ΠΑΤΜΟΣ			
ΙΟΣ-ΑΤΤΙΚΗ			
ΑΤΤΙΚΗ-ΑΜΟΡΓΟΣ			
ΠΑΤΜΟΣ-ΑΤΤΙΚΗ			
ΝΑΞΟΣ-ΠΑΡΟΣ			
ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ			
ΜΥΚΟΝΟΣ-ΣΥΡΟΣ			
ΑΜΟΡΓΟΣ-ΑΤΤΙΚΗ			
ΣΥΡΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ			
ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ			
ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ			
ΤΗΝΟΣ-ΣΥΡΟΣ			
ΝΑΞΟΣ-ΘΗΡΑ*			
ΘΗΡΑ-ΝΑΞΟΣ*			
ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ-ΝΑΞΟΣ			
ΝΑΞΟΣ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ			
ΙΟΣ-ΘΗΡΑ			
ΑΤΤΙΚΗ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ			
ΘΗΡΑ-ΙΟΣ			
ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ-ΑΤΤΙΚΗ			
ΙΟΣ-ΝΑΞΟΣ			
ΝΑΞΟΣ-ΑΜΟΡΓΟΣ			
ΝΑΞΟΣ-ΙΟΣ			
ΑΜΟΡΓΟΣ-ΝΑΞΟΣ			
ΠΑΡΟΣ-ΘΗΡΑ			
ΣΥΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ			
ΙΟΣ-ΠΑΡΟΣ			
ΘΗΡΑ-ΠΑΡΟΣ			
ΠΑΡΟΣ-ΑΜΟΡΓΟΣ			
ΠΑΡΟΣ-ΙΟΣ			
ΑΜΟΡΓΟΣ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ			
ΑΜΟΡΓΟΣ-ΠΑΡΟΣ			
ΠΑΡΟΣ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ			
ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ-ΑΜΟΡΓΟΣ			
ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ-ΠΑΡΟΣ			
ΣΥΡΟΣ-ΙΟΣ*			
ΣΥΝΟΛΟ ΠΙΝΑΚΑ	126.358	94.044	23,1%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΛ.ΣΤΑΤ	547.308		100,0%

* Μη διαθέσιμα στοιχεία 2016 (χρήση στοιχείων 2017)

Πηγή: Επεξεργασία από Γ.Δ.Α. προσκομισθέντων στοιχείων με τις υπ.αριθ.πρωτ. 7222/07.12.2017 & 7664/21.12.2017 (ΑΤΤΙΚΑ), 7673/21.12.2017 (HSW), 6819/21.11.2017 (SEAJET), 7619/20.12.2017 (ZANTE), 6576/09.11.2017 & 7513/18.11.2017 (ΜΙΚΡΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ), 6138/23.10.2017 (FAST FERRIES), 7204/07.12.2017 (ANEK), 6883/23.11.2017 & 6387/01.11.2017 (GOLDEN STAR FERRIES), 1772/15.3.208 (ΑΙΝΑΥΤΗΣ)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 17: ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΕΣ ΑΝΑ ΝΗΣΙ

[ΑΠΟΡΡΗΤΟ]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 18: ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΟΤΗΤΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

[ΑΠΟΡΡΗΤΟ]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 19: ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΤΟΛΟΥ

[ΑΠΟΡΡΗΤΟ]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 20 :

Έντυπο γνωστοποίησης ανάληψης δεσμεύσεων (υπ' αριθ.πρωτ. 222/25.04.2018)

ΕΝΤΥΠΟ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΝΑΛΗΨΗΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΩΝ

ΤΜΗΜΑ 1

Περιγραφή των δεσμεύσεων

1.1. Αναφέρετε λεπτομερή στοιχεία σχετικά με

- i) το αντικείμενο των αναλαμβανομένων δεσμεύσεων, και
- ii) τους όρους εφαρμογής τους.

Εισαγωγή

Η εταιρεία με την επωνυμία **"ΑΤΤΙΚΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ"** και το διακριτικό τίτλο **"ΑΤΤΙΚΑ GROUP"** (εφεξής αναφερόμενη ως η **"Εταιρεία"** ή **"ΑΤΤΙΚΑ"**) εκλήθη με τις από 30 Μαρτίου 2018 κλήσεις να παραστεί ενώπιον της Επιτροπής Ανταγωνισμού, προκειμένου να συζητηθεί (α) η υπ' αρ. πρωτοκόλλου 4973/11.09.2017 γνωστοποίηση που υπέβαλε σε σχέση με την απόκτηση αποκλειστικού ελέγχου επί της εταιρείας με την επωνυμία ΧΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΪΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ και το διακριτικό τίτλο HELLENIC SEAWAYS (εφεξής αναφερόμενη ως **"HSW"**), όπως αυτή συμπληρώθηκε και κατέστη προσήκουσα, και (β) η υπ' αρ. πρωτοκόλλου 6945/27.11.2017 γνωστοποίηση που υπέβαλε σε σχέση, επίσης, με την απόκτηση αποκλειστικού ελέγχου επί της HSW μέσω συμφωνίας που συνήψε με τις ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ν.Ε., όπως συμπληρώθηκε και κατέστη προσήκουσα.

Επί των παραπάνω γνωστοποιήσεων, επιδόθηκαν στην Εταιρεία, στις 30 Μαρτίου 2018, οι υπ' αρ. πρωτοκόλλου οικ. 1933/23.03.2018 και οικ. 1947/23.03.2018 Εκθέσεις της Εισηγήτριας της Επιτροπής Ανταγωνισμού, κυρίας Λευκοθέα Ντέκα (εφεξής αναφερόμενες συλλογικά ως η **"Εισήγηση"**).

Η Εισήγηση προτείνει τη μη έγκριση της απόκτησης από την ΑΤΤΙΚΑ αποκλειστικού ελέγχου επί της HSW, υπό την επιφύλαξη κατάλληλης και επαρκούς δέσμης δεσμεύσεων που θα προταθούν από τη γνωστοποιούσα.

Στο πλαίσιο αυτό, η Εταιρεία καταθέτει το παρόν έντυπο ανάληψης δεσμεύσεων, λαμβάνοντας υπόψη τις ανησυχίες για ενδεχόμενες δυσμενείς επιπτώσεις της συγκέντρωσης στη λειτουργία του ανταγωνισμού, όπως αυτές έχουν εκφραστεί στην Εισήγηση, δυνάμει του οποίου προτείνει τη λήψη διαρθρωτικών και συμπεριφορικών μέτρων (Δεσμεύσεις), όπως αυτά αναλύονται εκτενώς κατωτέρω, προκειμένου να αρθούν οι όποιες τυχόν αμφιβολίες δημιουργεί η γνωστοποιηθείσα απόκτηση αποκλειστικού ελέγχου επί της HSW ως προς το συμβατό αυτής με τη λειτουργία του ανταγωνισμού στις υπό εξέταση επηρεαζόμενες αγορές.

Δεσμεύσεις

Η Εταιρεία προτείνει δέσμη μέτρων που θεωρεί επαρκή, κατάλληλα και ανάλογα ώστε να αρθεί κάθε τυχόν αμφιβολία ως προς το συμβατό της συγκέντρωσης με τη λειτουργία του ανταγωνισμού, τα οποία θα πρέπει να αξιολογηθούν ως ενότητα και στο σύνολό τους. Ωστόσο, για λόγους διευκόλυνσης της κατανόησης του κειμένου και σύμφωνα με τη δομή των συζητήσεων που έλαβαν χώρα με την Εισηγήτρια, Κυρία Λευκοθέα Ντέκα, και τη Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού, παρουσιάζονται κατωτέρω ανά επιμέρους επηρεαζόμενη γεωγραφική αγορά.

Ειδικότερα:

ΟΡΙΣΜΟΙ

Απόφαση: Η απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού σε σχέση με τις υπ' αριθμ. πρωτ. 4973/11.09.2017 και 6945/27.11.2017 γνωστοποιήσεις της Εταιρείας για την απόκτηση από την Εταιρεία αποκλειστικού ελέγχου επί της εταιρείας HSW με την οποία επιβάλλονται όροι και υποχρεώσεις, στη βάση των δεσμεύσεων τις οποίες ανέλαβε, σύμφωνα με το άρθρο 8 παρ. 4 και παρ. 8 του ν. 3959/2011, όπως ισχύει, η Εταιρεία.

Δεσμεύσεις: Οποιοιδήποτε ή το σύνολο των όρων και υποχρεώσεων που επιβάλλονται με την Απόφαση, στη βάση των δεσμεύσεων τις οποίες ανέλαβε, σύμφωνα με το άρθρο 8 παρ. 4 και παρ. 8 του ν. 3959/2011, όπως ισχύει, η Εταιρεία.

Δέσμευση: Κάθε μία χωριστά από τις Δεσμεύσεις.

Δήλωση Δρομολόγησης: Δήλωση δρομολόγησης πλοίου Τρίτου-Ανταγωνιστή στο αρμόδιο κατά περίπτωση όργανο (Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών κλπ), περιλαμβανομένων των δηλώσεων για νέο δρομολόγιο, επέκταση ή τροποποίηση υφιστάμενου δρομολογίου και στο πλαίσιο τακτικής, έκτακτης ή άλλου τύπου δρομολόγησης.

Δήλωση Πρόθεσης: Η υποβολή Δήλωσης Δρομολόγησης στο αρμόδιο κατά την κείμενη νομοθεσία όργανο (Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών κλπ) και η έγγραφη ενημέρωση προς τον Επιβλέποντα Εντολοδόχο ή, για το διάστημά μέχρι το διορισμό του Επιβλέποντος Εντολοδόχου, στην Επιτροπή Ανταγωνισμού, σχετικά με την υποβληθείσα Δήλωση Δρομολόγησης, εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας.

Εισήγηση: Οι υπ' αρ. πρωτοκόλλου οικ. 1933/23.03.2018 και οικ. 1947/23.03.2018 Εκθέσεις της Εισηγήτριας της Επιτροπής Ανταγωνισμού κυρίας Λευκοθέα Ντέκα.

Επηρεαζόμενες Αγορές: Για τις ανάγκες των Δεσμεύσεων, η διασύνδεση μεταξύ Αττικής και των ακόλουθων περιοχών/νησιών: Αμοργός, Θήρα, Ίος, Κουφονήσια, Μυτιλήνη, Νάξος, Πάρος, Πάτμος, Σύρος, Χίος.

Επηρεαζόμενες Αγορές ως προς τις οποίες η Συναλλαγή δεν δημιουργεί σοβαρές αμφιβολίες: Για τις ανάγκες των Δεσμεύσεων, η διασύνδεση μεταξύ Αττικής και των ακόλουθων περιοχών/νησιών: Μύκονος, Τήνος.

Ενεργοποίηση των Δεσμεύσεων: Η εκκίνηση της διαδικασίας αποδρομολόγησης / τροποποίησης δρομολόγησης πλοίων της Ενιαίας Οντότητας (περιλαμβανομένης της μετάθεσης ωρών αφίξεων/αφίξεων) από τις Συνδέσεις και η δρομολόγηση πλοίου Τρίτου- Ανταγωνιστή σε υλοποίηση των Δεσμεύσεων.

Ενιαία Οντότητα : Από κοινού οι εταιρίες ATTICA και HSW μετά την ολοκλήρωση της Συναλλαγής και την απόκτηση αποκλειστικού ελέγχου από την πρώτη επί της δεύτερης.

Επιβλέπων Εντολοδόχος: Ένα ή περισσότερα φυσικά ή νομικά πρόσωπα, ανεξάρτητα από την Εταιρεία, εγκεκριμένα από την Επιτροπή Ανταγωνισμού και διορισμένα από την Εταιρεία, που έχουν καθήκον την εποπτεία της συμμόρφωσης της Εταιρείας με τις Δεσμεύσεις κατά τα αναλυτικά οριζόμενα στο Παράρτημα Ι.

Εταιρεία ή ΑΤΤΙΚΑ: Η εταιρεία με την επωνυμία ΑΤΤΙΚΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ και το διακριτικό τίτλο ΑΤΤΙΚΑ GROUP, περιλαμβανομένων των Συνδεδεμένων Επιχειρήσεων.

Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών: Το όργανο που προβλέπεται στο αρ. 9 του Ν. 2932/2001.

Ημερομηνία Δραστηριοποίησης Τρίτου-Ανταγωνιστή: Η ημερομηνία πραγματικής έναρξης δρομολογίων του Τρίτου-Ανταγωνιστή σε Σύμβαση, σύμφωνα με τις αποφάσεις των αρμόδιων οργάνων και την κείμενη νομοθεσία.

Ναύλος : Ο καθαρός ναύλος χωρίς φόρους, τέλη και κρατήσεις υπέρ τρίτων, που εφαρμόζει η Εταιρεία ή η HSW ανά περίπτωση.

Ναύλωση : Η "Ναύλωση κατά παραχώρηση" (ναύλωση γυμνή ή γυμνού πλοίου), δυνάμει της οποίας ο ναυλωτής αποκτά, για το συμφωνημένο χρόνο, πλήρη έλεγχο και κατοχή επί του πλοίου, έχει τη ναυτική διεύθυνση και διαχείριση του πλοίου, διορίζει και απολύει τον πλοίαρχο και το πλήρωμα του πλοίου, ευθύνεται έναντι τρίτων ως εάν επρόκειτο περί του πλοιοκτήτη και γενικά, για όσο χρόνο διαρκεί η ναύλωση, υποκαθίσταται κατά πάντα στη θέση του πλοιοκτήτη, εκτός του δικαιώματος πώλησης ή υποθήκευσης του πλοίου. Η Ενιαία Οντότητα έχει υποχρέωση να αφαιρέσει από το πλοίο τα σήματα και τα ονόματα της καθώς και όλα τα αντικείμενα που φέρουν τα σήματα ή τα ονόματα της.

Συναλλαγή: Η απόκτηση από την ΑΤΤΙΚΑ αποκλειστικού ελέγχου επί της HSW όπως περιγράφεται στην Εισήγηση.

Συνδεδεμένες Επιχειρήσεις: Επιχειρήσεις που ελέγχονται από την Εταιρεία ή/και από τις απώτερες ελέγχουσες μητρικές επιχειρήσεις της Εταιρείας. Η έννοια του ελέγχου θα ερμηνεύεται σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ.3 του ν.3959/2011, ως ισχύει.

Σύμβαση: Κάθε ένα από τα δρομολόγια και τις προσεγγίσεις πλοίων σε λιμένες στους οποίους αφορούν οι Δεσμεύσεις.

Συνδέσεις: Οποιαδήποτε Σύμβαση ή και όλες.

Τρίτος-Ανταγωνιστής: Οποιαδήποτε επιχείρηση έχει προβεί σε Δήλωση Δρομολόγησης για Σύμβαση και συγκεντρώνει τα ακόλουθα Χαρακτηριστικά (α) το προς δρομολόγηση πλοίο έχει κατάλληλα τεχνικά χαρακτηριστικά (ιδίως, ηλικία, ταχύτητα) για την επαρκή εξυπηρέτηση της Σύμβασης και θα δρομολογηθεί στη Σύμβαση για αντίστοιχο χρονικό διάστημα ανά λιμένα με το πλοίο που πρόκειται να αποδρομολογηθεί/ τροποποιήσει τη δρομολόγησή του/ μεταθέσει τις ώρες αφίξεων/αναχωρήσεών του, κατά τις Δεσμεύσεις υπό 1γ, 2γ-2στ, 3δ και 4δ, (β) είναι ανεξάρτητη από την Εταιρεία, ως ορίζεται ανωτέρω, και δεν συνδέεται μαζί της καθ' οιονδήποτε τρόπο και (γ) έχει τους απαιτούμενους οικονομικούς πόρους και αποδεδειγμένη εμπειρία να δραστηριοποιηθεί στη Σύμβαση.

HSW: Η εταιρεία με την επωνυμία ΧΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΙΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ και το διακριτικό τίτλο HELLENIC SEAWAYS.

ΣΥΡΟΣ (ΑΠΟ/ ΠΡΟΣ ΑΤΤΙΚΗ)

1. Η Εταιρεία αναλαμβάνει την υποχρέωση για περίοδο τριών (3) ετών από την ημερομηνία κοινοποίησης του διατακτικού της Απόφασης:

α. Να μην αυξήσει τις συχνότητες δρομολογίων ανά σχετική αγορά προϊόντος (επιβάτες, ΙΧ οχήματα, φορτηγά) στη διαδρομή Αττική - Σύρος/ Σύρος - Αττική σε σύγκριση με τις συχνότητες των δρομολογίων που εκτελούν την τρέχουσα περίοδο (2017 - 2018)² τα πλοία της Ενιαίας Οντότητας. Ενόσω δεν εξυπηρετεί Τρίτος-Ανταγωνιστής τη Σύνδεση αυτή, η παραπάνω Δέσμευση δεν θα ισχύει για τυχόν έκτακτες προσεγγίσεις που ενδέχεται να απαιτηθούν για την εξυπηρέτηση υπερβάλλουσας κίνησης κάποιες ημέρες του έτους που συνήθως παρατηρείται ανάγκη προσθήκης εκτάκτων προσεγγίσεων και συγκεκριμένα το τριήμερο της Καθαράς Δευτέρας, κατά την περίοδο του Πάσχα, του Αγίου Πνεύματος και ορισμένες ημέρες την καλοκαιρινή περίοδο.

β. Να μην αυξήσει τους Ναύλους επιβατών, ΙΧ και φορτηγών οχημάτων (σε σχέση με τον υφιστάμενο ναύλο/ τους υφιστάμενους ναύλους κατά την ημερομηνία κοινοποίησης του διατακτικού της Απόφασης ανά κατηγορία και ανά θέση), με την εξαίρεση της υφιστάμενης ακριβότερης κατηγορίας ναύλου καμπίνας και με την επιφύλαξη του Παραρτήματος Β.

γ. Επιπροσθέτως:

- ο Εάν Τρίτος- Ανταγωνιστής δηλώσει την πρόθεσή του να εισέλθει στη Σύνδεση Αττική - Σύρος / Σύρος - Αττική με συμβατικό πλοίο την καλοκαιρινή περίοδο, με τουλάχιστον έξι (6) πρωινές αναχωρήσεις ανά εβδομάδα από Αττική, να σταματήσει, από την Ημερομηνία Δραστηριοποίησης Τρίτου-Ανταγωνιστή στη Σύνδεση να προσεγγίζει το λιμάνι της Σύρου με το συμβατικό πλοίο που προσεγγίζει τη Σύρο από Αττική στο πλαίσιο του δρομολογίου Αττική - Σύρος - Μύκονος - Ικαρία - Σάμος με αναχώρηση πρωινές ώρες (επί του παρόντος, το συμβατικό πλοίο της HSW NISSOS MYKONOS το οποίο αναχωρεί από τον Πειραιά στις 07:35 κάθε πρωί πλην Τετάρτης³). Το πλοίο που εκάστοτε πραγματοποιεί το δρομολόγιο αυτό θα μπορεί να συνεχίσει να εκτελεί το δρομολόγιο του, χωρίς όμως να πραγματοποιεί διέλευση από και προς το λιμάνι της Σύρου.
- ο Περαιτέρω, εάν Τρίτος-Ανταγωνιστής δηλώσει την πρόθεσή του να εισέλθει στη Σύνδεση Αττική - Σύρος / Σύρος - Αττική με Ε/Γ-Ο/Γ ταχύπλοο πλοίο κατ' αντιστοιχία του δρομολογίου που εκτελείται επί του παρόντος από Ε/Γ-Ο/Γ ταχύπλοο πλοίο της HSW (κατά τη μετάβαση και επιστροφή) (το Ε/Γ-Ο/Γ ταχύπλοο πλοίο της HSW Hellenic Highspeed, Παρασκευή και Κυριακή απογευματινές/βραδινές ώρες), να σταματήσει, από την ημερομηνία δραστηριοποίησης στη συγκεκριμένη Σύνδεση Τρίτου-Ανταγωνιστή να προσεγγίζει το λιμάνι της Σύρου με Ε/Γ-Ο/Γ ταχύπλοο πλοίο.

Οι Δεσμεύσεις αυτές θα ενεργοποιούνται υπό την προϋπόθεση ότι το λιμάνι της Σύρου θα αποτελεί κατά σειρά το πολύ το δεύτερο λιμάνι προορισμού από Αττική των πλοίων Τρίτων - Ανταγωνιστών.

Σε περίπτωση εισόδου Τρίτου-Ανταγωνιστή κατά τα ανωτέρω και ενόσω αυτός δραστηριοποιείται στη Σύνδεση, οι διελεύσεις που θα διακοπούν στο πλαίσιο των Δεσμεύσεων θα μειώνουν αντίστοιχα τον αριθμό των συχνοτήτων της παραγράφου 1α της παρούσας ενότητας πέραν των οποίων η Εταιρεία δεν θα αυξήσει τη συχνότητα δρομολογίων.

Σε περίπτωση που το πλοίο του Τρίτου-Ανταγωνιστή δεν πραγματοποιήσει για οποιονδήποτε λόγο τη Σύνδεση κατά την Ημερομηνία Δραστηριοποίησης Τρίτου-Ανταγωνιστή, ή τη διακόψει, η Εταιρεία θα έχει δικαίωμα επαναφοράς της Σύνδεσης που διέκοψε σύμφωνα με τα ανωτέρω λόγω της δραστηριοποίησης Τρίτου-Ανταγωνιστή στη συγκεκριμένη Σύνδεση σε Ενεργοποίηση των Δεσμεύσεων. Σε αυτήν την περίπτωση, εφόσον Τρίτος-Ανταγωνιστής, ο ίδιος ή άλλος, δηλώσει την

² Βλ. Παράρτημα Α, με ενδεικτική αναφορά στις περιόδους Ιουνίου - Αυγούστου και Φεβρουαρίου.

³ Όπου στο κείμενο γίνεται αναφορά σε πλοίο και ημέρες/ ώρες αναχώρησης (π.χ. "εκτελείται επί του παρόντος"), το παράδειγμα βασίζεται στο πρόγραμμα διελεύσεων του συγκεκριμένου τύπου πλοίου στη συγκεκριμένη Σύνδεση κατά την πρώτη εβδομάδα του Ιουλίου 2018.

πρόθεση του να (επανα)εισέλθει στη Σύνδεση κατά τα ανωτέρω, η υποχρέωση διακοπής από την Εταιρεία της Σύνδεσης ανά περίπτωση αναβιώνει.

Για κάθε μία εκ των ως άνω Δεσμεύσεων, ως χρόνος υλοποίησής τους, δηλαδή ως χρόνος υποχρεωτικής διακοπής της Σύνδεσης κατά τα ανωτέρω, ορίζεται η Ημερομηνία Δραστηριοποίησης Τρίτου-Ανταγωνιστή. Σε περίπτωση κατά την οποία υπάρχουν ήδη πωληθέντα εισιτήρια ή κρατήσεις για ημερομηνίες κατά τις οποίες η δρομολόγηση των ως άνω πλοίων θα έχει διακοπεί, εφαρμόζονται οι προβλέψεις της κείμενης νομοθεσίας.

ΑΤΤΙΚΗ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ – ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ - ΑΜΟΡΓΟΣ - ΊΟ - ΘΗΡΑ

2. Η Εταιρεία αναλαμβάνει την υποχρέωση για περίοδο τριών (3) ετών από την ημερομηνία κοινοποίησης του διατακτικού της Απόφασης:

α. Να μην αυξήσει ανά σχετική αγορά προϊόντος (επιβάτες, ΙΧ οχήματα, φορτηγά) τις συχνότητες δρομολογίων από και προς την Αττική για τα νησιά Πάρο, Νάξο, Αμοργό, Κουφονήσια, Ίο και Θήρα σε σύγκριση με τις συχνότητες των δρομολογίων που εκτελούν την τρέχουσα περίοδο (2017-2018)⁴ τα πλοία της Ενιαίας Οντότητας.

β. Να μην αυξήσει τους ναύλους επιβατών, ΙΧ και φορτηγών οχημάτων (σε σχέση με τον υφιστάμενο ναύλο/ τους υφιστάμενους ναύλους κατά την ημερομηνία κοινοποίησης του διατακτικού της Απόφασης ανά κατηγορία και ανά θέση), με την εξαίρεση της υφιστάμενης ακριβότερης κατηγορίας ναύλου καμπίνας και με την επιφύλαξη του Παραρτήματος Β.

γ. Εάν Τρίτος-Ανταγωνιστής δηλώσει την πρόθεσή του να εισέλθει στη Σύνδεση Αττική - Ίο - Θήρα/ Θήρα - Ίο - Αττική με Ε/Γ-Ο/Γ ταχύπλοο πλοίο, με δύο επιπλέον ενδιάμεσους σταθμούς κατά μέγιστον με αναχώρηση πρωινές ώρες από την Αττική, κατ' αντιστοιχία του δρομολογίου που εκτελείται επί του παρόντος από Ε/Γ-Ο/Γ ταχύπλοο πλοίο της HSW (κατά τη μετάβαση και επιστροφή) (το Ε/Γ-Ο/Γ ταχύπλοο πλοίο της HSW Hellenic Highspeed το οποίο επί του παρόντος αναχωρεί από τον Πειραιά κάθε μέρα την 07:05 πμ), να σταματήσει, από την Ημερομηνία Δραστηριοποίησης στη συγκεκριμένη Σύνδεση Τρίτου-Ανταγωνιστή να εκτελεί το δρομολόγιο αυτό με Ε/Γ-Ο/Γ ταχύπλοο πλοίο. Το πλοίο που θα αποδρομολογηθεί δεν θα δρομολογηθεί σε καμία εκ των επηρεαζόμενων από τη Συναλλαγή αγορών (με την εξαίρεση των αγορών ως προς τις οποίες η Συναλλαγή δεν δημιουργεί σοβαρές αμφιβολίες), εξαιρουμένης της δυνατότητας χρησιμοποίησής του προς αντικατάσταση άλλου πλοίου της Ενιαίας Οντότητας.

δ. Εάν Τρίτος-Ανταγωνιστής δηλώσει την πρόθεσή του να εισέλθει στη Σύνδεση Αττική - Πάρο - Νάξο - Ίο - Θήρα/ Θήρα - Ίο - Νάξο - Πάρο - Αττική, με συμβατικό πλοίο με αναχώρηση απογευματινές/ βραδινές ώρες από την Αττική κατ' αντιστοιχία του απογευματινού/βραδινού δρομολογίου από Πειραιά (κατά τη μετάβαση και επιστροφή) που εκτελείται επί του παρόντος από συμβατικό πλοίο της HSW (το συμβατικό πλοίο της HSW NISSOS CHIOS), να σταματήσει, από την Ημερομηνία Δραστηριοποίησης στη συγκεκριμένη Σύνδεση Τρίτου-Ανταγωνιστή να εκτελεί το δρομολόγιο αυτό με συμβατικό πλοίο. Το εκάστοτε πλοίο που θα αποδρομολογηθεί κατά τα ανωτέρω δεν θα δρομολογηθεί σε καμία εκ των επηρεαζόμενων από τη Συναλλαγή αγορών (με την εξαίρεση των αγορών ως προς τις οποίες η Συναλλαγή δεν δημιουργεί σοβαρές αμφιβολίες), εξαιρουμένης της δυνατότητας χρησιμοποίησής του προς αντικατάσταση άλλου πλοίου της Ενιαίας Οντότητας.

ε. Εάν Τρίτος-Ανταγωνιστής δηλώσει την πρόθεσή του να εισέλθει στη Σύνδεση Αττική - Πάρο - Νάξο - Θήρα/ Θήρα - Νάξο - Πάρο - Αττική, με προσεγγίσεις στην Ίο, με συμβατικό πλοίο με αναχώρηση πρωινές ώρες από την Αττική, κατ' αντιστοιχία του πρωινού δρομολογίου από Πειραιά

⁴ Βλ. Παράρτημα Α, με ενδεικτική αναφορά στις περιόδους Ιουνίου - Αυγούστου και Φεβρουαρίου.

(κατά τη μετάβαση και επιστροφή) που εκτελείται επί του παρόντος από συμβατικό πλοίο της ΑΤΤΙΚΑ (το συμβατικό πλοίο της ΑΤΤΙΚΑ BLUE STAR DELOS, το οποίο αναχωρεί από τον Πειραιά κάθε μέρα στις 07:25 πμ), να μεταθέσει, από την Ημερομηνία Δραστηριοποίησης στη συγκεκριμένη Σύνδεση Τρίτου-Ανταγωνιστή, την ώρα αναχώρησης του δρομολογίου κατά τριανταπέντε (35') λεπτά τουλάχιστον.

στ. Εάν Τρίτος-Ανταγωνιστής δηλώσει την πρόθεσή του να εισέλθει στη Σύνδεση Αττική - Πάρο - Νάξο - Κουφονήσια - Αμοργό / Αμοργό - Κουφονήσια - Νάξο - Πάρο - Αττική με Ε/Γ-Ο/Γ ταχύπλοο πλοίο με αναχώρηση πρωινές ώρες από την Αττική, κατ' αντιστοιχία του δρομολογίου (κατά τη μετάβαση και επιστροφή) που εκτελείται επί του παρόντος με Ε/Γ-Ο/Γ ταχύπλοο πλοίο της ΗΣW με αναχώρηση πρωινές ώρες (το Ε/Γ-Ο/Γ ταχύπλοο πλοίο της ΗΣW Highspeed 4, το οποίο αναχωρεί από τον Πειραιά κάθε μέρα στις 07:15 πμ), να σταματήσει, από την Ημερομηνία Δραστηριοποίησης στη συγκεκριμένη Σύνδεση Τρίτου-Ανταγωνιστή να εκτελεί το δρομολόγιο αυτό με Ε/Γ-Ο/Γ ταχύπλοο πλοίο. Στην περίπτωση αυτή, η Εταιρεία δεσμεύεται ότι δεν θα εκμεταλλευτεί η ίδια, ή δια Συνδεδεμένης Επιχείρησης ή κατά οιοδήποτε τρόπο εξαρτώμενου τρίτου, το Ε/Γ-Ο/Γ ταχύπλοο πλοίο της ΗΣW Highspeed 4 εντός της Ελληνικής επικράτειας, εξαιρουμένης της δυνατότητας Ναύλωσης σε ανεξάρτητο τρίτο για δρομολόγηση εντός της ελληνικής επικράτειας ή χρησιμοποίησης του εν λόγω ταχυπλόου προς αντικατάσταση άλλου πλοίου της Ενιαίας Οντότητας. Στην περίπτωση αυτή, η αντικατάσταση θα μπορεί να γίνει μόνο για λόγους βλάβης ή ανωτέρας βίας και για το αναγκαίο προς τούτο χρονικό διάστημα.

Σε περίπτωση εισόδου Τρίτου-Ανταγωνιστή κατά τις παραγράφους (γ), (δ), και (στ) ανωτέρω και ενόσω αυτός δραστηριοποιείται στη συγκεκριμένη Σύνδεση, οι διελεύσεις που θα διακοπούν στο πλαίσιο των Δεσμεύσεων θα μειώνουν αντίστοιχα τον αριθμό των συχνότητων της παραγράφου 2α της παρούσας ενότητας πέραν των οποίων η Εταιρεία δεν θα αυξήσει τη συχνότητα δρομολογίων. Σε περίπτωση που το πλοίο του Τρίτου-Ανταγωνιστή δεν πραγματοποιήσει για οποιονδήποτε λόγο τη συγκεκριμένη Σύνδεση κατά την Ημερομηνία Δραστηριοποίησης Τρίτου-Ανταγωνιστή, ή τη διακόψει, η Εταιρεία θα έχει δικαίωμα επαναφοράς της Σύνδεσης που διέκοψε ή μετάθεσε σύμφωνα με τα ανωτέρω λόγω της δραστηριοποίησης Τρίτου-Ανταγωνιστή στη συγκεκριμένη Σύνδεση σε Ενεργοποίηση των Δεσμεύσεων. Σε αυτήν την περίπτωση, εφόσον Τρίτος-Ανταγωνιστής, ο ίδιος ή άλλος, δηλώσει την πρόθεση του να (επανα)εισέλθει σε κάποια από τις Συνδέσεις κατά τα ανωτέρω, η υποχρέωση διακοπής ή μετάθεσης από την Εταιρεία της Σύνδεσης ανά περίπτωση αναβιώνει.

Ως χρόνος υλοποίησης για κάθε μία εκ των Δεσμεύσεων των παραγράφων (γ), (δ), (ε) και (στ) ανωτέρω, δηλαδή ως χρόνος υποχρεωτικής διακοπής ή μετάθεσης της Σύνδεσης κατά τα ανωτέρω, ορίζεται η Ημερομηνία Δραστηριοποίησης Τρίτου-Ανταγωνιστή. Σε περίπτωση κατά την οποία υπάρχουν ήδη πωληθέντα εισιτήρια ή κρατήσεις για ημερομηνίες κατά τις οποίες η δρομολόγηση των ως άνω πλοίων θα έχει διακοπεί, εφαρμόζονται οι προβλέψεις της κείμενης νομοθεσίας.

ΠΑΤΜΟΣ (ΑΠΟ/ ΠΡΟΣ ΑΤΤΙΚΗ)

3. Η Εταιρεία αναλαμβάνει την υποχρέωση για περίοδο τριών (3) ετών από την ημερομηνία κοινοποίησης του διατακτικού της Απόφασης:

α. Να μην αυξήσει τις συχνότητες δρομολογίων ανά σχετική αγορά προϊόντος (επιβάτες, ΙΧ οχήματα, φορτηγά) στη διαδρομή Αττική - Πάτμος/ Πάτμος - Αττική σε σύγκριση με τις συχνότητες

των δρομολογίων που εκτελούν την τρέχουσα περίοδο (2017 - 2018)⁵ τα πλοία –της Ενιαίας Οντότητας.

β. Να μην μειώσει ανά σχετική αγορά προϊόντος (επιβάτες, ΙΧ οχήματα, φορτηγά) πέραν ενός δρομολογίου εβδομαδιαίως τις συχνότητες δρομολογίων στη διαδρομή Αττική - Πάτμος/ Πάτμος - Αττική σε σύγκριση με τις συχνότητες των δρομολογίων που εκτελούν την τρέχουσα περίοδο (2017 - 2018) τα πλοία της Ενιαίας Οντότητας.

γ. Να μην αυξήσει τους ναύλους επιβατών, ΙΧ και φορτηγών οχημάτων (σε σχέση με τον υφιστάμενο ναύλο/ τους υφιστάμενους ναύλους κατά την ημερομηνία κοινοποίησης του διατακτικού της Απόφασης ανά κατηγορία και ανά θέση), με την εξαίρεση της υφιστάμενης ακριβότερης κατηγορίας ναύλου καμπίνας και με την επιφύλαξη του Παραρτήματος Β.

δ. Εάν Τρίτος-Ανταγωνιστής δηλώσει την πρόθεσή του να εισέλθει στη Σύνδεση Αττική - Πάτμος/ Πάτμος - Αττική με συμβατικό πλοίο με τουλάχιστον ίδιο αριθμό διελεύσεων ανά εβδομάδα και με αναχώρηση βραδινές ώρες από την Αττική, κατ' αντιστοιχία των δρομολογίων που εκτελούνται επί του παρόντος με ελεύθερη δρομολόγηση από συμβατικό πλοίο της ΑΤΤΙΚΑ με αναχώρηση βραδινές ώρες (από το πλοίο SUPERFAST XII, το οποίο αναχωρεί από τον Πειραιά κάθε Δευτέρα και Τετάρτη στις 19:00 μμ και Σάββατο στις 23:55 μμ), να διακόψει, από την Ημερομηνία Δραστηριοποίησης στη συγκεκριμένη Σύνδεση Τρίτου-Ανταγωνιστή, να προσεγγίζει το λιμάνι της Πάτμου με συμβατικό πλοίο στο πλαίσιο της γραμμής Αττική – Ρόδος κατά τα ανωτέρω. Το πλοίο που εκάστοτε πραγματοποιεί το δρομολόγιο αυτό θα μπορεί να συνεχίσει να εκτελεί το δρομολόγιο του, χωρίς όμως να πραγματοποιεί διέλευση από και προς το λιμάνι της Πάτμου.

Σε περίπτωση εισόδου Τρίτου-Ανταγωνιστή κατά τα ανωτέρω και ενόσω αυτός δραστηριοποιείται στη συγκεκριμένη Σύνδεση, οι διελεύσεις που θα διακοπούν στο πλαίσιο των Δεσμεύσεων θα μειώνουν αντίστοιχα τον αριθμό των συχνοτήτων των παραγράφων 3α και 3β της παρούσας ενότητας πέραν των οποίων η Εταιρεία δεν θα αυξήσει ούτε θα μειώσει τη συχνότητα δρομολογίων.

Σε περίπτωση που το πλοίο του Τρίτου-Ανταγωνιστή δεν πραγματοποιήσει για οποιονδήποτε λόγο τη Σύνδεση κατά την Ημερομηνία Δραστηριοποίησης Τρίτου-Ανταγωνιστή, ή τη διακόψει, η Εταιρεία θα έχει δικαίωμα επαναφοράς της Σύνδεσης που διέκοψε σύμφωνα με τα ανωτέρω λόγω της δραστηριοποίησης Τρίτου-Ανταγωνιστή στη συγκεκριμένη Σύνδεση σε Ενεργοποίηση των Δεσμεύσεων. Σε αυτήν την περίπτωση, εφόσον Τρίτος-Ανταγωνιστής, ο ίδιος ή άλλος, δηλώσει την πρόθεση του να (επανα)εισέλθει στη Σύνδεση κατά τα ανωτέρω, η υποχρέωση διακοπής από την Εταιρεία της Σύνδεσης αναβιώνει.

Ως χρόνος υλοποίησης της ανωτέρω Δέσμευσης, δηλαδή ως χρόνος υποχρεωτικής διακοπής της Σύνδεσης κατά τα ανωτέρω, ορίζεται η Ημερομηνία Δραστηριοποίησης Τρίτου-Ανταγωνιστή. Σε περίπτωση κατά την οποία υπάρχουν ήδη πωληθέντα εισιτήρια ή κρατήσεις για ημερομηνίες κατά τις οποίες η δρομολόγηση του ως άνω πλοίου θα έχει διακοπεί, εφαρμόζονται οι προβλέψεις της κείμενης νομοθεσίας.

Β. ΑΙΓΑΙΟ (ΧΙΟ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ ΑΠΟ/ ΠΡΟΣ ΑΤΤΙΚΗ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΗ ΧΙΟΥ - ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ / ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ - ΧΙΟΥ)

4. Η Εταιρεία αναλαμβάνει την υποχρέωση για περίοδο πέντε (5) ετών από την ημερομηνία κοινοποίησης του διατακτικού της Απόφασης:

⁵ Βλ. Παράρτημα Α, με ενδεικτική αναφορά στις περιόδους Ιουνίου - Αυγούστου και Φεβρουαρίου.

α. Να μην αυξήσει ανά σχετική αγορά προϊόντος (επιβάτες, ΙΧ οχήματα, φορτηγά) τις συχνότητες δρομολογίων στις συνδέσεις Χίου και Μυτιλήνης από/ προς Αττική και μεταξύ τους σε σύγκριση με τις συχνότητες των δρομολογίων που εκτελούν την τρέχουσα περίοδο 2017 - 2018⁶ τα πλοία της Ενιαίας Οντότητας. Ενόσω δεν εξυπηρετεί Τρίτος-Ανταγωνιστής, τις Συνδέσεις αυτές, η παραπάνω Δέσμευση μη αύξησης δεν θα ισχύει για τυχόν έκτακτες προσεγγίσεις που ενδέχεται να απαιτηθούν για την εξυπηρέτηση έκτακτων συγκοινωνιακών αναγκών (π.χ. μεταφορά προσφύγων).

β. Να μην μειώσει ανά σχετική αγορά προϊόντος (επιβάτες, ΙΧ οχήματα, φορτηγά) τις συχνότητες δρομολογίων στις συνδέσεις Χίου και Μυτιλήνης από/ προς Αττική και μεταξύ τους σε σύγκριση με τις συχνότητες των δρομολογίων που εκτελούν την τρέχουσα περίοδο 2017 - 2018 τα πλοία της Ενιαίας Οντότητας.

γ. Να μην αυξήσει τους ναύλους επιβατών, ΙΧ και φορτηγών οχημάτων (σε σχέση με τον υφιστάμενο ναύλο/ τους υφιστάμενους ναύλους κατά την ημερομηνία κοινοποίησης του διατακτικού της Απόφασης ανά κατηγορία και ανά θέση), με την εξαίρεση της υφιστάμενης ακριβότερης κατηγορίας ναύλου καμπίνας και με την επιφύλαξη του Παραρτήματος Β.

δ. Εάν Τρίτος-Ανταγωνιστής δηλώσει την πρόθεσή του να εισέλθει στη Σύνδεση από/ προς Αττική για Χίο και Μυτιλήνη με συμβατικό πλοίο από την Ημερομηνία Δραστηριοποίησης στη Σύνδεση αυτή Τρίτου-Ανταγωνιστή να μειώσει τη συχνότητα των δρομολογίων που εκτελούν επί του παρόντος τα πλοία της Ενιαίας Οντότητας στη Σύνδεση κατά 50%.

Σε περίπτωση εισόδου Τρίτου-Ανταγωνιστή κατά τα ανωτέρω και ενόσω αυτός δραστηριοποιείται στη συγκεκριμένη Σύνδεση, οι διελεύσεις που θα διακοπούν στο πλαίσιο των Δεσμεύσεων θα μειώνουν αντίστοιχα τον αριθμό των συχνοτήτων των παραγράφων 4α και 4β της παρούσας ενότητας πέραν των οποίων η Εταιρεία δεν θα αυξήσει ούτε θα μειώσει τη συχνότητα δρομολογίων.

Σε περίπτωση που το πλοίο του Τρίτου-Ανταγωνιστή δεν πραγματοποιήσει για οποιονδήποτε λόγο τη Σύνδεση κατά την Ημερομηνία Δραστηριοποίησης Τρίτου-Ανταγωνιστή, ή τη διακόψει, η Εταιρεία θα έχει δικαίωμα επαναφοράς της Σύνδεσης που διέκοψε σύμφωνα με τα ανωτέρω λόγω της δραστηριοποίησης Τρίτου-Ανταγωνιστή στη συγκεκριμένη Σύνδεση σε Ενεργοποίηση των Δεσμεύσεων. Στην περίπτωση αυτή, εφόσον Τρίτος-Ανταγωνιστής, ο ίδιος ή άλλος, δηλώσει την πρόθεση του να (επανα)εισέλθει στη Σύνδεση κατά τα ανωτέρω, η υποχρέωση διακοπής από την Εταιρεία της Σύνδεσης αναβιώνει.

Ως χρόνος υλοποίησης της ανωτέρω Δέσμευσης, δηλαδή ως χρόνος υποχρεωτικής μείωσης της Σύνδεσης, ορίζεται η Ημερομηνία Δραστηριοποίησης Τρίτου-Ανταγωνιστή. Σε περίπτωση κατά την οποία υπάρχουν ήδη πωληθέντα εισιτήρια ή κρατήσεις για ημερομηνίες κατά τις οποίες οι συχνότητες των δρομολογίων της Ενιαίας Οντότητας θα έχουν μειωθεί, εφαρμόζονται οι προβλέψεις της κείμενης νομοθεσίας.

5. 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.

6. Η Εταιρεία αναλαμβάνει την υποχρέωση για περίοδο τριών (3) ετών από την ημερομηνία κοινοποίησης του διατακτικού της Απόφασης (α) να αυξήσει τουλάχιστον κατά μία προσέγγιση την

⁶ Βλ. Παράρτημα Α, με ενδεικτική αναφορά στις περιόδους Ιουνίου - Αυγούστου και Φεβρουαρίου.

εβδομάδα τις εβδομαδιαίες προσεγγίσεις της προς τρεις (3) νήσους άγονης γραμμής, οι οποίες δεν προσεγγίζονται επί του παρόντος από άλλη ακτοπλοϊκή εταιρία πλην της Ενιαίας Οντότητας και (β) να δημιουργήσει σύνδεση στην ελληνική ακτοπλοΐα η οποία δεν πραγματοποιείται επί του παρόντος από την Εταιρεία, τη HSW ή άλλη ακτοπλοϊκή εταιρία.

7. Οι Δεσμεύσεις ισχύουν για τρία (3) ή πέντε (5) έτη ανά περίπτωση, όπως προσδιορίζεται ανωτέρω, από την κοινοποίηση του διατακτικού της Απόφασης. Αν η Εταιρεία δεν αποκτήσει αποκλειστικό έλεγχο επί της HSW έως την 29^η Μαΐου 2018, η ως άνω διάρκεια των Δεσμεύσεων ανά περίπτωση παρατείνεται αυτομάτως κατά έξι (6) μήνες.

8. Σε περίπτωση τυχόν ματαίωσης της υπ' αριθμ. 4973/11.09.2017 γνωστοποιηθείσας πράξης, οι Δεσμεύσεις της παρούσας ισχύουν ως έχουν και για τη γνωστοποιηθείσα υπ' αριθμ. 6945/27.11.2017 πράξη.

9. Σε περίπτωση τυχόν ματαίωσης της υπ' αριθμ. 6945/27.11.2017 γνωστοποιηθείσας πράξης:

(α) η Εταιρεία υποχρεούται να αποσύρει άμεσα τα πλοία SUPERFAST XII και Highspeed 7 από την Ελληνική ακτοπλοΐα και να εκκινήσει τη διαδικασία εκποίησής τους, η οποία θα πραγματοποιηθεί εντός προθεσμίας δεκαοκτώ (18) μηνών. Εάν παρέλθει άπρακτη η ως άνω προθεσμία, η εκποίηση θα ανατεθεί σε Εντολοδόχο Εκποίησης, και

(β) Επιπλέον, η Επιτροπή Ανταγωνισμού θα εξετάσει τη λήψη τυχόν πρόσθετων μέτρων για την αντιμετώπιση τυχόν διαρθρωτικών δεσμών.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΩΝ

1. Ο Τρίτος-Ανταγωνιστής υποβάλει Δήλωση Δρομολόγησης στο αρμόδιο κατά την κείμενη νομοθεσία όργανο (Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών κλπ).

2. Σε περίπτωση που στη Δήλωση Δρομολόγησης περιλαμβάνεται Σύνδεση που καλύπτεται από τις Δεσμεύσεις και εφόσον επιθυμεί την Ενεργοποίηση των Δεσμεύσεων, ο Τρίτος-Ανταγωνιστής άμεσα και το αργότερο εντός τριών (3) εργάσιμων ημερών από την υποβολή της Δήλωσης Δρομολόγησης του, ενημερώνει εγγράφως τον Επιβλέποντα Εντολοδόχο ή, για το διάστημά μέχρι το διορισμό του Επιβλέποντος Εντολοδόχου, την Επιτροπή Ανταγωνισμού σχετικά με την υποβληθείσα Δήλωση Δρομολόγησης. Η ενημέρωση αυτή περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με (α) τη Σύνδεση στην οποία αφορά η Δήλωση Δρομολόγησης (β) τις ώρες αναχωρήσεων και αφίξεων του πλοίου στη Σύνδεση (γ) την ημερομηνία έναρξης των δρομολογίων στη Σύνδεση και (δ) περιγραφή του πλοίου το οποίο πρόκειται να δρομολογηθεί στη Σύνδεση (ταχύτητα, μήκος, παλαιότητα, χωρητικότητα σε επιβάτες/ΙΧ οχήματα/φορτηγά κλπ).

3. Ειδικά για την περίπτωση που ο Τρίτος-Ανταγωνιστής επιθυμεί την Ενεργοποίηση των Δεσμεύσεων και έχει ήδη κατά την έκδοση του διατακτικού της Απόφασης υποβάλει Δήλωση Δρομολόγησης ή λάβει τη σχετική αποδοχή από τα αρμόδια όργανα κατά την κείμενη νομοθεσία, ενημερώνει εγγράφως τον Επιβλέποντα Εντολοδόχο ή, για το διάστημά μέχρι το διορισμό του Επιβλέποντος Εντολοδόχου, την Επιτροπή Ανταγωνισμού σχετικά με την υποβληθείσα ή/και εγκριθείσα Δήλωση Δρομολόγησης κατά τα ανωτέρω εντός των ακόλουθων προθεσμιών (α) μέχρι τη 15^η Μαΐου 2018 για Δηλώσεις Δρομολόγησης για την τρέχουσα δρομολογιακή περίοδο 2017 - 2018 (β) μέχρι την 15^η Σεπτεμβρίου 2018 για Δηλώσεις Δρομολόγησης για την επόμενη δρομολογιακή περίοδο 2018 - 2019.

4. Ο Επιβλέπων Εντολοδόχος ή, για το διάστημά μέχρι το διορισμό του Επιβλέποντος Εντολοδόχου, η Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού, συντάσσει έκθεση η οποία περιλαμβάνει

αιτιολογημένη γνώμη σχετικά με (α) το αν πληρούνται τα Χαρακτηριστικά 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.

5. Η ως άνω έκθεση του Επιβλέποντος Εντολοδόχου ή της Γενικής Διεύθυνσης για το χρονικό διάστημα μέχρι το διορισμό του Επιβλέποντος Εντολοδόχου γνωστοποιείται στην Επιτροπή Ανταγωνισμού, και σε μη εμπιστευτική εκδοχή στην Ενιαία Οντότητα.

6. Σε κάθε στάδιο της διαδικασίας ο Τρίτος-Ανταγωνιστής ενημερώνει τον Επιβλέποντα Εντολοδόχο σχετικά με την έγκριση της Δήλωσης Δρομολόγησης της παραγράφου 2 από το αρμόδιο κατά την κείμενη νομοθεσία όργανο, ο οποίος ενημερώνει άμεσα την Επιτροπή Ανταγωνισμού και την Ενιαία Οντότητα.

7. Η Επιτροπή Ανταγωνισμού λαμβάνει υπόψη την ως άνω έκθεση του Επιβλέποντος Εντολοδόχου ή της Γενικής Διεύθυνσης για το χρονικό διάστημα μέχρι το διορισμό του Επιβλέποντος Εντολοδόχου και αποφασίζει σχετικά με (α) το αν πληρούνται τα 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.

8. Η ως άνω απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού κοινοποιείται άμεσα στον Επιβλέποντα Εντολοδόχο, στην Ενιαία Οντότητα, στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και στο Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.

9. Από την κοινοποίηση της ως άνω απόφασης της Επιτροπής Ανταγωνισμού η Ενιαία Οντότητα προβαίνει σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες, κατά την κείμενη νομοθεσία, για την αποδρομολόγηση /τροποποίηση δρομολόγησης στη Σύνδεση κατά τα προαναφερθέντα, με ισχύ από την Ημερομηνία Δραστηριοποίησης Τρίτου-Ανταγωνιστή.

10. Σε περίπτωση κατά την οποία η Ενιαία Οντότητα ασκήσει το δικαίωμα επαναφοράς της σε Σύνδεση που διέκοψε σε Ενεργοποίηση των Δεσμεύσεων, οφείλει να κοινοποιήσει κατά τα οριζόμενα στην παράγραφο 2 στον Επιβλέποντα Εντολοδόχο ή, για το διάστημά μέχρι το διορισμό του Επιβλέποντος Εντολοδόχου, στην Επιτροπή Ανταγωνισμού, τη Δήλωση Δρομολόγησης που έχει υποβάλει.

ΟΡΙΣΜΟΣ ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΟΣ ΕΝΤΟΛΟΔΟΧΟΥ

Η Εταιρεία αναλαμβάνει την υποχρέωση διορισμού ανεξάρτητου Επιβλέποντος Εντολοδόχου, εντός δύο (2) εβδομάδων από την ημερομηνία κοινοποίησης του διατακτικού της Απόφασης, υπό την προηγούμενη έγκριση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, ο οποίος θα επιβλέπει την ορθή εκπλήρωση των ως άνω Δεσμεύσεων. Ο Επιβλέπων Εντολοδόχος θα αμείβεται από την Εταιρεία. Η διαδικασία διορισμού, τα καθήκοντα του Επιβλέποντος Εντολοδόχου, οι υποχρεώσεις, καθώς και οι σχετικοί όροι και προϋποθέσεις περιέχονται στο επισυναπτόμενο Παράρτημα Ι, το οποίο συνοδεύει το παρόν.

1.2. Στις περιπτώσεις που οι αναλαμβανόμενες δεσμεύσεις συνίστανται στην πώληση επιχειρηματικής δραστηριότητας, στο τμήμα 5 κατωτέρω καθορίζονται οι απαιτούμενες ειδικές πληροφορίες.

Δεν εφαρμόζεται.

ΤΜΗΜΑ 2

Καταλληλότητα για την άρση των επιφυλάξεων ως προς τον ανταγωνισμό

2. Αναφέρετε στοιχεία τα οποία αποδεικνύουν την καταλληλότητα των αναλαμβανόμενων δεσμεύσεων για την άρση των σημαντικών εμποδίων στην άσκηση αποτελεσματικού ανταγωνισμού τα οποία εντόπισαν οι αρμόδιες υπηρεσίες της Επιτροπής Ανταγωνισμού.

Η δέσμη μέτρων που προτείνει η Εταιρεία είναι ικανή, κατάλληλη, επαρκής και ανάλογη, ώστε να αρθεί κάθε αμφιβολία ως προς το συμβατό της Συναλλαγής με τη λειτουργία του ανταγωνισμού. Οι Δεσμεύσεις αυτές, σε συνδυασμό με την προβλεπόμενη πώληση των πλοίων SUPERFAST XII και HIGHSPEED 7 στον Όμιλο Grimaldi, συνεπάγονται σημαντικό περιορισμό της συνολικής παρουσίας του νέου σχήματος.

Μετά την ολοκλήρωση της Συναλλαγής, τη συμφωνία με τον Όμιλο Grimaldi και τις προτεινόμενες Δεσμεύσεις, ο στόλος του νέου σχήματος μειώνεται στις επηρεαζόμενες αγορές κατά [...] πλοία, με εκτιμώμενη συνολική απώλεια εσόδων με βάση τα στοιχεία του έτους 2017 περίπου [...] στις επιμέρους επηρεαζόμενες αγορές (από/ προς Αττική για Σύρο, Πάρο, Νάξο, Ίο, Θήρα, Αμοργό, Κουφονήσι, από/ προς Αττική για Πάτμο, από/ προς Αττική για Χίο, Μυτιλήνη και μεταξύ τους).

Ειδικότερα:

α. Η στο πλαίσιο της συμφωνίας της Εταιρείας με τον Όμιλο Grimaldi πώληση και μεταβίβαση, χωρίς δικαίωμα επαναγοράς, στις ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ν.Ε. και σε έτερη εταιρεία του Ομίλου των πλοίων SUPERFAST XII και HIGHSPEED 7 σημαίνει ότι ο στόλος της Ενιαίας Οντότητας θα μειωθεί κατά δύο από τα καλύτερα και πλέον σύγχρονα πλοία του στόλου της, προς όφελος ενός εκ των σημαντικότερων ανταγωνιστών της, που, όπως αναγνωρίζει η Εισήγηση, είναι και ένας από τους mainstream operators στην Ελληνική ακτοπλοΐα.

β. [...]

γ. Ήδη, τα ανωτέρω αποτελούν διορθωτικά μέτρα διορθωτικού χαρακτήρα ικανά από μόνα τους να άρουν τυχόν αμφιβολίες που δημιουργεί η Συναλλαγή ως προς το συμβατό αυτής με τη λειτουργία του ανταγωνισμού.

δ. Επιπροσθέτως, με την παρούσα δέσμη μέτρων που προτείνουμε, η Εταιρεία δεσμεύεται σε περαιτέρω μείωση του στόλου της Ενιαίας Οντότητας στις Κυκλάδες (Πάρο, Νάξο, Κουφονήσι, Αμοργό, Ίο, Θήρα) κατά ένα συμβατικό πλοίο και δύο Ε/Γ-Ο/Γ ταχύπλοα (τα μοναδικά Ε/Γ-Ο/Γ ταχύπλοα που θα διαθέτει η Ενιαία Οντότητα). Συγκεκριμένα, εφόσον δραστηριοποιηθεί Τρίτος-Ανταγωνιστής, η Εταιρεία αναλαμβάνει να αφαιρέσει υποχρεωτικά από τις Κυκλάδες ένα Ε/Γ-Ο/Γ ταχύπλοο από Αττική για Ίο - Θήρα, ένα Ε/Γ-Ο/Γ ταχύπλοο που εξυπηρετεί την Αττική για Πάρο, Νάξο, Κουφονήσι, Αμοργό και ένα συμβατικό πλοίο το οποίο εξυπηρετεί την Αττική για Πάρο, Νάξο, Ίο, Θήρα. [...]

ε. Δεσμευόμενη επιπλέον να σταματήσει συγκεκριμένες προσεγγίσεις (Σύρος από/προς Αττική, Πάτμος από/προς Αττική, Χίος-Μυτιλήνη από/προς Αττική και ενδιάμεσο), εάν δραστηριοποιηθεί Τρίτος-Ανταγωνιστής, σε συνδυασμό με τη δέσμευση να μην αυξήσει (ή/και μειώσει κατά περίπτωση) την παρουσία της Ενιαίας Οντότητας σε συγκεκριμένες γεωγραφικές αγορές, η Εταιρεία παρέχει πρόσβαση στις Συνδέσεις αυτές στους ανταγωνιστές. Η δε Δέσμευση περί μη μείωσης συχνοτήτων στις Συνδέσεις στο Β. Αιγαίο (ή περιορισμένης μείωσης όσον αφορά την Πάτμο από/ προς Αττική), σε συνδυασμό με την επέκταση των προσεγγίσεων σε απομακρυσμένα

νησιά ή της δημιουργίας μιας νέας ακτοπλοϊκής σύνδεσης, στόχο έχουν να διασφαλίσουν ότι τα νησιά αυτά δεν μένουν χωρίς εξυπηρέτηση και να βελτιώσουν τις υπηρεσίες προς τις τοπικές κοινωνίες των περιοχών αυτών.

στ. Η Δέσμευση, τέλος, περί μη αύξησης ναύλων επιβατών, ΙΧ και φορτηγών οχημάτων στις Συνδέσεις εξασφαλίζει την εξυπηρέτηση των καταναλωτών, με όρους απολύτως θεμιτούς και συμφέροντες για αυτούς.

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, η δέσμη μέτρων που προτείνει η Εταιρεία, σε συνδυασμό με την πώληση και μεταβίβαση, χωρίς δικαίωμα επαναγοράς, των δύο πλοίων στον Όμιλο Grimaldi (η οποία πρέπει να συνεκτιμηθεί κατά την αξιολόγηση της καταλληλότητας και επάρκειας των Δεσμεύσεων) εξασφαλίζει τη συνέχιση της ομαλής εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού με όρους θεμιτούς και συμφέροντες για τους καταναλωτές, ενώ, ταυτόχρονα, επιτρέπει τη λειτουργία της αγοράς υπό όρους ανταγωνισμού, καθόσον παρέχεται πρόσβαση στους ανταγωνιστές, προκειμένου να διευκολυνθεί η είσοδός τους στην αγορά. Επισημαίνεται ότι οι Δεσμεύσεις μπορούν να εφαρμοσθούν άμεσα, γεγονός που αποκλείει τον κίνδυνο μη διατήρησης συνθηκών ανταγωνισμού στην αγορά. Ως εκ τούτου, είναι επαρκείς, ανάλογες και κατάλληλες για να άρουν ενδεχόμενα προβλήματα ανταγωνισμού στην αγορά.

ΤΜΗΜΑ 3

Απόκλιση από τα κείμενα των προτύπων

3. Αναφέρετε τυχόν αποκλίσεις των αναλαμβανόμενων δεσμεύσεων από τα αντίστοιχα κείμενα των πρότυπων δεσμεύσεων (ήτοι το Έντυπο-Πρότυπο Εκποίησης Επιχειρηματικών Δραστηριοτήτων και τη Σύμβασης-Προτύπου Εντολοδόχου Εκποίησης ή/και Επιβλέποντος Εντολοδόχου), και εξηγήστε τους λόγους για τις αποκλίσεις αυτές.

Οι Δεσμεύσεις έχουν διαρθρωτικό και συμπεριφορικό χαρακτήρα αλλά δεν περιλαμβάνουν την εκποίηση επιχειρηματικής δραστηριότητας. Ως εκ τούτου, τα κείμενα των πρότυπων δεσμεύσεων έχουν προσαρμοστεί στις ανάγκες της δέσμης μέτρων που προτείνει η Εταιρεία.

ΤΜΗΜΑ 4

Περίληψη των δεσμεύσεων

4. Συντάξτε μη εμπιστευτική περίληψη της φύσης και του εύρους των αναλαμβανόμενων δεσμεύσεων καθώς και τους λόγους για τους οποίους, κατά την άποψή σας, είναι κατάλληλες για την άρση τυχόν σημαντικών εμποδίων στην άσκηση αποτελεσματικού ανταγωνισμού. Η Επιτροπή δύναται να κάνει χρήση της περίληψης αυτής προκειμένου να ελέγξει από κοινού με τρίτους την καταλληλότητα των δεσμεύσεων για την αγορά.

Η Εταιρεία προτείνει δέσμη μέτρων διαρθρωτικού και συμπεριφορικού χαρακτήρα, ικανών να άρουν κάθε ανησυχία τυχόν δυσμενών επιπτώσεων στον ανταγωνισμό και να αποτρέψουν σε μόνιμη βάση τη δημιουργία προβλημάτων ανταγωνισμού μετά την ολοκλήρωση της Συναλλαγής. Τα μέτρα εξασφαλίζουν την παροχή πρόσβασης στους ανταγωνιστές, ενώ, ταυτόχρονα, διασφαλίζουν τη συνέχιση της ομαλής εξυπηρέτησης των καταναλωτών με όρους θεμιτούς και συμφέροντες για αυτούς.

Η Εταιρεία δεσμεύεται ότι, σε περίπτωση δραστηριοποίησης Τρίτου-Ανταγωνιστή, θα προχωρήσει σε αφαίρεση δύο Ε/Γ-Ο/Γ ταχυπλόων και ενός συμβατικού πλοίου στις Κυκλάδες, διακοπή προσεγγίσεων στη Σύρο από/ προς Αττική με συμβατικό πλοίο και Ε/Γ-Ο/Γ ταχύπλοο, καθώς και μείωση συχνοτήτων δρομολογίων στην Πάτμο (από/ προς Αττική) και στις συνδέσεις Χίου, Μυτιλήνης από/ προς Αττική και μεταξύ τους. Περαιτέρω, οι Δεσμεύσεις που προτείνει η Εταιρεία για μη μείωση συχνοτήτων δρομολογίων στις Συνδέσεις του Β. Αιγαίου (Χίος, Μυτιλήνη από/ προς Αττική και μεταξύ τους), για περιορισμένη δυνατότητα μείωσης συχνοτήτων δρομολογίων στην Πάτμο από/ προς Αττική για όσο χρόνο δεν εισέλθει Τρίτος-Ανταγωνιστής στις Συνδέσεις αυτές, και για μη αύξηση ναύλων στις Συνδέσεις διασφαλίζουν την ομαλή εξυπηρέτηση των καταναλωτών, με όρους απολύτως θεμιτούς, και προς όφελος των τοπικών κοινωνιών.

Στο πλαίσιο των Δεσμεύσεων, θα πρέπει να συνεκτιμηθεί η συμφωνηθείσα πώληση και μεταβίβαση, [...]

ΤΜΗΜΑ 5

Πληροφορίες σχετικά με επιχειρηματική δραστηριότητα που πρόκειται να πωληθεί

5. Στις περιπτώσεις που οι αναλαμβανόμενες δεσμεύσεις συνίστανται στην πώληση επιχειρηματικής δραστηριότητας, παρακαλείστε να παράσχετε τις ακόλουθες πληροφορίες και έγγραφα.

Απαιτούνται οι ακόλουθες πληροφορίες όσον αφορά την τρέχουσα κατάσταση της επιχειρηματικής δραστηριότητας που πρόκειται να πωληθεί, καθώς και τις αλλαγές που ήδη προβλέπονται για το μέλλον:

5.1. Περιγραφή, σε γενικές γραμμές, της επιχειρηματικής δραστηριότητας που πρόκειται να πωληθεί, με υποχρέωση να αναφερθούν όλες οι οντότητες που ανήκουν σε αυτήν, ο επίσημος τόπος λειτουργίας τους και ο τόπος στον οποίο εδρεύουν οι διοικήσεις τους, άλλες τοποθεσίες παραγωγής ή παροχής υπηρεσιών, τη γενική οργανωτική δομή και κάθε άλλη σχετική πληροφορία, συναφή με τη διοικητική δομή της προς πώληση δραστηριότητας.

5.2. Αναφορά και περιγραφή τυχόν νομικών εμποδίων όσον αφορά τη μεταβίβαση της επιχειρηματικής δραστηριότητας ή των περιουσιακών στοιχείων που πρόκειται να πωληθούν, περιλαμβανομένων των δικαιωμάτων τρίτων και των απαιτούμενων διοικητικών αδειών.

5.3. Κατάλογος και περιγραφή των παραγόμενων προϊόντων ή των παρεχόμενων υπηρεσιών, ιδίως των τεχνικών και λοιπών χαρακτηριστικών τους, των σχετικών εμπορικών σημάτων, του κύκλου εργασιών καθενός των εν λόγω προϊόντων ή υπηρεσιών, καθώς και των προγραμματιζόμενων καινοτομιών ή νέων προϊόντων ή υπηρεσιών.

5.4. Περιγραφή του επιπέδου στο οποίο ασκούνται οι βασικές λειτουργίες της επιχειρηματικής δραστηριότητας που πρόκειται να πωληθεί εφόσον δεν ασκούνται στο επίπεδο της ίδιας της επιχειρηματικής δραστηριότητας, περιλαμβανομένων τομέων όπως έρευνα και ανάπτυξη, παραγωγή, μάρκετινγκ και πωλήσεις, εφοδιαστική, πελάτες, προμηθευτές, πληροφοριακά συστήματα, κλπ. Η περιγραφή πρέπει να περιλαμβάνει τον ρόλο που αναλαμβάνουν αυτά τα άλλα επίπεδα, τις σχέσεις με την υπό πώληση δραστηριότητα και τους πόρους (προσωπικό, περιουσιακά στοιχεία, χρηματοοικονομικοί πόροι κ.λπ.) που αναλώνονται στην άσκηση των λειτουργιών αυτών.

5.5. Λεπτομερής περιγραφή των σχέσεων που υφίστανται μεταξύ της δραστηριότητας που πρόκειται να πωληθεί και άλλων επιχειρήσεων που ελέγχουν τα κοινοποιούντα μέρη (ανεξαρτήτως της μορφής της εκάστοτε σχέσης), όπως:

- συμβάσεις προμηθειών, παραγωγής, διανομής, παροχής υπηρεσιών ή άλλες,
- κοινά ενσώματα ή άυλα περιουσιακά στοιχεία,
- κοινό ή αποσπασμένο προσωπικό,
- κοινά συστήματα πληροφορικής ή άλλα συστήματα και
- κοινοί πελάτες.

5.6. Περιγραφή, σε γενικές γραμμές, όλων των σχετικών ενσώματων και άυλων περιουσιακών στοιχείων που χρησιμοποιούνται ή/και ανήκουν στην επιχειρηματική δραστηριότητα που πρόκειται να πωληθεί, περιλαμβανομένων, σε κάθε περίπτωση, των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας και των εμπορικών σημάτων.

5.7. Οργανόγραμμα που αναφέρει τον αριθμό των ατόμων τα οποία εργάζονται σε καθέναν από τους τομείς λειτουργίας της επιχειρηματικής δραστηριότητας που πρόκειται να πωληθεί, καθώς και κατάλογο των εργαζόμενων που τυχόν είναι απολύτως απαραίτητοι για τη συνέχιση των δραστηριοτήτων της εν λόγω δραστηριότητας με περιγραφή των καθηκόντων τους.

5.8. Περιγραφή των πελατών της επιχειρηματικής δραστηριότητας που πρόκειται να πωληθεί, περιλαμβανομένου και καταλόγου των πελατών, περιγραφής των αντίστοιχων διαθέσιμων αρχείων και προσδιορισμό του συνολικού παραγόμενου κύκλου εργασιών καθεμιάς από τις προς πώληση επιχειρηματικές δραστηριότητες με καθένα από τους εν λόγω πελάτες (σε ευρώ και ως εκατοστιαίο ποσοστό του συνολικού κύκλου εργασιών της προς πώληση δραστηριότητας).

5.9. Χρηματοοικονομικά στοιχεία της επιχειρηματικής δραστηριότητας που πρόκειται να πωληθεί, περιλαμβανομένου του κύκλου εργασιών και των Κερδών Προ Τόκων, Φόρων και Αποσβέσεων (Ebitda)⁷ των τελευταίων δύο ετών, καθώς και πρόβλεψη για την επόμενη διετία.

5.10. Αναφορά και περιγραφή κάθε μεταβολής, την τελευταία διετία, στην οργάνωση της προς πώληση επιχειρηματικής δραστηριότητας ή τις σχέσεις της με άλλες επιχειρήσεις που ελέγχονται από τα κοινοποιούντα μέρη.

5.11. Αναφορά και περιγραφή τυχόν αλλαγών που προγραμματίζονται για την επόμενη διετία σε σχέση με την οργάνωση της επιχειρηματικής δραστηριότητας που πρόκειται να πωληθεί ή τις σχέσεις της με άλλες επιχειρήσεις που ελέγχονται από τα κοινοποιούντα μέρη.

5.12. Περιγραφή των τομέων στους οποίους η επιχειρηματική δραστηριότητα που πρόκειται να πωληθεί σύμφωνα με τα όσα ορίζονται στις δεσμεύσεις που προτάθηκαν διαφέρει από τη φύση και το εύρος της επιχειρηματικής δραστηριότητας όπως λειτουργεί σήμερα.

5.13. Εξήγηση των λόγων για τους οποίους, κατά τη γνώμη σας, η επιχειρηματική δραστηριότητα θα αποκτηθεί από κατάλληλο αγοραστή εντός του χρονικού ορίζοντα που προβλέπεται στις αναλαμβανόμενες δεσμεύσεις.

Δεν εφαρμόζεται.

Αθήνα, 25 Απριλίου 2018

Οι Νόμιμοι Εκπρόσωποι

⁷ Ητοι, Earning Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΤΟΥ ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΟΣ ΕΝΤΟΛΟΔΟΧΟΥ

Ι. Διαδικασία διορισμού

1. Η Εταιρεία διορίζει Επιβλέποντα Εντολοδόχο για να πραγματοποιήσει όσα προβλέπονται στις Δεσμεύσεις για τον Επιβλέποντα Εντολοδόχο.
2. Ο Επιβλέπων Εντολοδόχος πρέπει να είναι ανεξάρτητος από την Εταιρεία, να διαθέτει τα απαραίτητα προσόντα και εχέγγυα για να εκτελέσει την εντολή του, με αποδεδειγμένη εμπειρία, συναφή προς το αντικείμενο της Συναλλαγής και των Δεσμεύσεων, και δεν θα έχει ούτε θα έχει εκτεθεί σε σύγκρουση συμφερόντων. Ο Επιβλέπων Εντολοδόχος αμείβεται από την Εταιρεία με τρόπο που να μην εμποδίζει την ανεξάρτητη και αποτελεσματική εκτέλεση της εντολής του.

Πρόταση από την Εταιρεία

3. Εντός μίας (1) εβδομάδας από την ημερομηνία κοινοποίησης του διατακτικού της Απόφασης της Επιτροπής Ανταγωνισμού, η Εταιρεία υποβάλλει για έγκριση στην Επιτροπή Ανταγωνισμού λίστα με ένα ή περισσότερα πρόσωπα, τα οποία η Εταιρεία προτείνει να διορίσει ως Επιβλέποντα Εντολοδόχο. Η πρόταση θα περιλαμβάνει επαρκή στοιχεία (ενδεικτικά βιογραφικό, δήλωση μη σύγκρουσης συμφερόντων κλπ) προκειμένου η Επιτροπή Ανταγωνισμού να βεβαιώσει ότι ο προτεινόμενος Επιβλέπων Εντολοδόχος πληροί τα κριτήρια της παραγράφου 2 και θα περιλαμβάνει:

(α) όλους τους όρους της προτεινόμενης εντολής, που είναι απαραίτητοι για να μπορέσει ο Επιβλέπων Εντολοδόχος να εκτελέσει τα καθήκοντά του σύμφωνα με τις Δεσμεύσεις, και

(β) γενική παρουσίαση του προγράμματος εργασίας που θα περιγράφει τον τρόπο με τον οποίο ο Εντολοδόχος θα εκτελέσει τα καθήκοντά του.

Έγκριση ή απόρριψη από την Επιτροπή Ανταγωνισμού

4. Η Επιτροπή Ανταγωνισμού έχει τη διακριτική ευχέρεια να εγκρίνει ή να απορρίψει τον προτεινόμενο ή τους προτεινόμενους Επιβλέποντες Εντολοδόχους και να εγκρίνει την προτεινόμενη εντολή με όσες τροποποιήσεις κρίνει αναγκαίες για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του(ς). Αν μόνο ένα όνομα εγκριθεί, η Εταιρεία θα διορίσει ή θα προκαλέσει το διορισμό αυτού του ατόμου ή του οργανισμού ως Επιβλέποντος Εντολοδόχου, σύμφωνα με την εντολή που εγκρίθηκε από την Επιτροπή Ανταγωνισμού. Εάν εγκριθούν περισσότερα από ένα ονόματα, η Εταιρεία θα είναι ελεύθερη να επιλέξει τον Επιβλέποντα Εντολοδόχο από τα εγκριθέντα ονόματα. Ο Επιβλέπων Εντολοδόχος διορίζεται εντός μίας (1) εβδομάδας από την έγκριση της Επιτροπής Ανταγωνισμού με την υπογραφή της οικείας Σύμβασης Εντολής σύμφωνα με την εντολή που έχει εγκριθεί από την Επιτροπή Ανταγωνισμού.

Νέα πρόταση από την Εταιρεία

5. Αν απορριφθούν όλοι οι προτεινόμενοι Επιβλέποντες Εντολοδόχοι, η Εταιρεία υποβάλλει τα ονόματα τουλάχιστον δύο ακόμη ατόμων ή οργανισμών εντός μίας (1) εβδομάδας, αφότου

λάβει γνώση της απόρριψης, σύμφωνα με τις απαιτήσεις και τη διαδικασία που παρουσιάζεται στις παραγράφους 1 και 4.

Επιβλέπων Εντολοδόχος επιλεγμένος από την Επιτροπή Ανταγωνισμού

6. Εάν όλοι οι προτεινόμενοι Επιβλέποντες Εντολοδόχοι απορριφθούν από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, η Επιτροπή Ανταγωνισμού θα επιλέξει Επιβλέποντα Εντολοδόχο, τον οποίο η Εταιρεία θα διορίσει ή θα προκαλέσει το διορισμό του, σύμφωνα με την εντολή που έχει εγκριθεί από την Επιτροπή Ανταγωνισμού.

II. Καθήκοντα και υποχρεώσεις του Επιβλέποντος Εντολοδόχου

7. Ο Επιβλέπων Εντολοδόχος θα αναλάβει τα καθορισμένα καθήκοντά του προκειμένου να εξασφαλίσει συμμόρφωση με τις Δεσμεύσεις. Η Επιτροπή Ανταγωνισμού μπορεί, με δική της πρωτοβουλία ή κατόπιν αίτησης του Επιβλέποντος Εντολοδόχου ή της Εταιρείας να δώσει εντολές ή οδηγίες στον Επιβλέποντα Εντολοδόχο προκειμένου να εξασφαλίσει τη συμμόρφωση με τους όρους και τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται με την Απόφαση ή διευκρινίσεις σχετικά με τα καθήκοντα του Επιβλέποντος Εντολοδόχου, τα οποία ενδεικτικά είναι τα ακόλουθα:

Ο Επιβλέπων Εντολοδόχος :

- (1) στην πρώτη του έκθεση στην Επιτροπή Ανταγωνισμού θα προτείνει ένα λεπτομερές πρόγραμμα εργασίας στο οποίο θα περιγράφει πώς σκοπεύει να εποπτεύσει τη συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις και τους όρους που επιβάλλονται με την Απόφαση,
- (2) επιβλέπει τη συμμόρφωση της Εταιρείας με τους όρους και τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται με την Απόφαση,
- (3) αναλαμβάνει όλες τις άλλες λειτουργίες που έχουν ανατεθεί στον Επιβλέποντα Εντολοδόχο σύμφωνα με τους όρους και τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται με την Απόφαση,
- (4) προτείνει στην Εταιρεία τα μέτρα που ως Επιβλέπων Εντολοδόχος θεωρεί απαραίτητα για να εξασφαλίσει τη συμμόρφωσή της με τους όρους και τις υποχρεώσεις που επισυνάπτονται σ επιβάλλονται με την Απόφαση,
- (5) εξετάζει και αξιολογεί Τρίτους-Ανταγωνιστές, και βεβαιώνει ότι οι Τρίτοι-Ανταγωνιστές πληρούν τα Χαρακτηριστικά Τρίτου-Ανταγωνιστή.
- (6) υποβάλλει στην Επιτροπή Ανταγωνισμού έγγραφη έκθεση εντός δεκαπέντε (15) ημερών από το τέλος εκάστου μήνα, την οποία ταυτόχρονα στέλνει σε μη εμπιστευτική έκδοση στην Εταιρεία. [...]
- (7) Επιπλέον αυτών των εκθέσεων, ο Επιβλέπων Εντολοδόχος υποβάλλει χωρίς καθυστέρηση έγγραφη έκθεση στην Επιτροπή Ανταγωνισμού, την οποία ταυτόχρονα στέλνει σε μη εμπιστευτική έκδοση στην Εταιρεία, αν εκτιμά για εύλογη αιτία ότι η Εταιρεία δε συμμορφώνεται με τις Δεσμεύσεις,
- (8) [...]

(9) [...]

8. [...]

III. Καθήκοντα και υποχρεώσεις της Εταιρείας

9. Η Εταιρεία, περιλαμβανομένων των Συνδεδεμένων Επιχειρήσεων, θα προσφέρει και θα υποχρεώνει τους συμβούλους της να προσφέρουν στον Επιβλέποντα Εντολοδόχο όλη τη συνεργασία, αρωγή και πληροφόρηση που μπορεί εύλογα να ζητήσει ο Επιβλέπων Εντολοδόχος για να εκτελέσει το έργο του. Ο Επιβλέπων Εντολοδόχος θα έχει πλήρη και ολοκληρωμένη πρόσβαση σε όλα τα βιβλία, έγγραφα, προσωπικό διαχείρισης ή άλλο, εγκαταστάσεις, χώρους και τεχνικές πληροφορίες της Εταιρείας, περιλαμβανομένων των Συνδεδεμένων Επιχειρήσεων, που είναι απαραίτητα για να εκπληρώσει τα καθήκοντά του σύμφωνα με τις Δεσμεύσεις και η Εταιρεία, περιλαμβανομένων των Συνδεδεμένων Επιχειρήσεων, θα προσφέρει στον Επιβλέποντα Εντολοδόχο κατόπιν σχετικού αιτήματός του αντίγραφο σχετικού εγγράφου. Η Εταιρεία, περιλαμβανομένων των Συνδεδεμένων Επιχειρήσεων, θα διαθέσουν στον Επιβλέποντα Εντολοδόχο ένα ή περισσότερα γραφεία στις εγκαταστάσεις της και θα είναι διαθέσιμη για συναντήσεις προκειμένου να δώσει στον Επιβλέποντα Εντολοδόχο όλες τις πληροφορίες που είναι απαραίτητες για την εκτέλεση του έργου του.
10. Η Εταιρεία, περιλαμβανομένων των Συνδεδεμένων Επιχειρήσεων, προσφέρει στον Επιβλέποντα Εντολοδόχο, όλη τη διαχειριστική και διοικητική υποστήριξη που μπορεί, ευλόγως, να ζητήσει για την παρακολούθηση συμμόρφωσης με τις Δεσμεύσεις.
11. Η Εταιρεία αμείβει τον Εντολοδόχο και τους υπαλλήλους και αντιπροσώπους του (καθένας καλούμενος "**Αμειβόμενο Μέρος**"), θα προστατέψει κάθε Αμειβόμενο Μέρος και δια του παρόντος συμφωνεί ότι κάθε Αμειβόμενο Μέρος δεν θα έχει καμία ευθύνη για υποχρεώσεις που σχετίζονται με τα καθήκοντα του Επιβλέποντος Εντολοδόχου σύμφωνα με τις Δεσμεύσεις, εκτός εάν οι υποχρεώσεις αυτές προκύπτουν από δόλο, απεισκεψία, βαριά αμέλεια ή κακή πίστη του Επιβλέποντος Εντολοδόχου, των υπαλλήλων, αντιπροσώπων ή συμβούλων του.
12. Με δαπάνες της Εταιρείας, ο Επιβλέπων Εντολοδόχος μπορεί να προβαίνει σε διορισμό συμβούλων (ιδιαίτερα για χρηματοδοτικά και νομικά θέματα), υποκείμενο στην έγκριση της Εταιρείας (η οποία έγκριση δε θα πρέπει να παρακρατείται ή να καθυστερεί χωρίς εύλογη αιτία) αν ο Επιβλέπων Εντολοδόχος θεωρεί ότι ο διορισμός αυτών των συμβούλων είναι απαραίτητος ή κατάλληλος για την εκτέλεση των καθηκόντων και των υποχρεώσεων του σύμφωνα με την εντολή που έχει λάβει, υπό την προϋπόθεση ότι οι αμοιβές και οι άλλες δαπάνες του Επιβλέποντος Εντολοδόχου είναι εύλογες. Εάν η Εταιρεία αρνηθεί να εγκρίνει τους συμβούλους που προτείνονται από τον Επιβλέποντα Εντολοδόχο η Επιτροπή Ανταγωνισμού μπορεί αντ' αυτής να εγκρίνει τους συμβούλους, με προηγούμενη ακρόαση της Εταιρείας. Μόνο ο Επιβλέπων Εντολοδόχος θα έχει δικαίωμα να δίνει οδηγίες στους συμβούλους. Η παράγραφος 10 θα ισχύει αναλόγως.

13. [...]

IV. Αντικατάσταση, απαλλαγή και επαναδιορισμός του Επιβλέποντος Εντολοδόχου

14. Αν ο Επιβλέπων Εντολοδόχος παύσει να εκτελεί τα καθήκοντά του σύμφωνα με τις Δεσμεύσεις ή για οποιαδήποτε άλλο βάσιμο λόγο, περιλαμβανομένης της έκθεσης του Επιβλέποντος Εντολοδόχου, βρεθεί σε κατάσταση σύγκρουσης συμφερόντων:
- (α) η Επιτροπή Ανταγωνισμού μπορεί, μετά από προηγούμενη ακρόαση του Επιβλέποντος Εντολοδόχου, να υποχρεώσει την Εταιρεία να αντικαταστήσει τον Επιβλέποντα Εντολοδόχο ή
- (β) η Εταιρεία, με προηγούμενη έγκριση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, μπορεί να αντικαταστήσει τον Επιβλέποντα Εντολοδόχο.
15. Αν ο Επιβλέπων Εντολοδόχος απομακρυνθεί σύμφωνα με την παράγραφο 14, ο Επιβλέπων Εντολοδόχος μπορεί να υποχρεωθεί να συνεχίσει το έργο του μέχρι να αναλάβει νέος Επιβλέπων Εντολοδόχος στον οποίο ο Επιβλέπων Εντολοδόχος έχει παραδώσει πλήρως όλες τις σχετικές πληροφορίες. Ο νέος Επιβλέπων Εντολοδόχος διορίζεται σύμφωνα με τη διαδικασία που παρουσιάζεται στο Τμήμα Ι ανωτέρω.
16. Εκτός από την απομάκρυνση σύμφωνα με την παράγραφο 14, ο Επιβλέπων Εντολοδόχος παύει να ενεργεί ως Επιβλέπων Εντολοδόχος μόνο αφότου η Επιτροπή Ανταγωνισμού τον έχει απαλλάξει από τα καθήκοντά του, αφού έχει υλοποιήσει όλες τις Δεσμεύσεις που του ανατέθηκαν. Η Επιτροπή Ανταγωνισμού όμως μπορεί, οποιαδήποτε στιγμή να ζητήσει τον επαναδιορισμό του Επιβλέποντος Εντολοδόχου, αν κατόπιν φανεί ότι τα σχετικά διορθωτικά μέτρα δεν υλοποιήθηκαν πλήρως και ορθά.

17. [...]

.....

[Υπογραφή]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

Εβδομαδιαίες διελεύσεις χειμερινής περιόδου

Εβδομαδιαίες διελεύσεις καλοκαιρινής περιόδου

[ΑΠΟΡΡΗΤΟ]



ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Το Εθνικό Τυπογραφείο αποτελεί δημόσια υπηρεσία υπαγόμενη στην Προεδρία της Κυβέρνησης και έχει την ευθύνη τόσο για τη σύνταξη, διαχείριση, εκτύπωση και κυκλοφορία των Φύλλων της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ), όσο και για την κάλυψη των εκτυπωτικών - εκδοτικών αναγκών του δημοσίου και του ευρύτερου δημόσιου τομέα (ν. 3469/2006/Α' 131 και π.δ. 29/2018/Α' 58).

1. ΦΥΛΛΟ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΦΕΚ)

- Τα **ΦΕΚ σε ηλεκτρονική μορφή** διατίθενται δωρεάν στο **www.et.gr**, την επίσημη ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου. Όσα ΦΕΚ δεν έχουν ψηφιοποιηθεί και καταχωριστεί στην ανωτέρω ιστοσελίδα, ψηφιοποιούνται και αποστέλλονται επίσης δωρεάν με την υποβολή αίτησης, για την οποία αρκεί η συμπλήρωση των αναγκαίων στοιχείων σε ειδική φόρμα στον ιστότοπο **www.et.gr**.
- Τα **ΦΕΚ σε έντυπη μορφή** διατίθενται σε μεμονωμένα φύλλα είτε απευθείας από το Τμήμα Πωλήσεων και Συνδρομητών, είτε ταχυδρομικά με την αποστολή αιτήματος παραγγελίας μέσω των ΚΕΠ, είτε με ετήσια συνδρομή μέσω του Τμήματος Πωλήσεων και Συνδρομητών. Το κόστος ενός ασπρόμαυρου ΦΕΚ από 1 έως 16 σελίδες είναι 1,00 €, αλλά για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο (ή μέρος αυτού) προσαυξάνεται κατά 0,20 €. Το κόστος ενός έγχρωμου ΦΕΚ από 1 έως 16 σελίδες είναι 1,50 €, αλλά για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο (ή μέρος αυτού) προσαυξάνεται κατά 0,30 €. Το τεύχος Α.Σ.Ε.Π. διατίθεται δωρεάν.

• Τρόποι αποστολής κειμένων προς δημοσίευση:

- Α. Τα κείμενα προς δημοσίευση στο ΦΕΚ, από τις υπηρεσίες και τους φορείς του δημοσίου, αποστέλλονται ηλεκτρονικά στη διεύθυνση **webmaster.et@et.gr** με χρήση προηγμένης ψηφιακής υπογραφής και χρονοσήμανσης.
- Β. Κατ' εξαίρεση, όσοι πολίτες δεν διαθέτουν προηγμένη ψηφιακή υπογραφή μπορούν είτε να αποστέλλουν ταχυδρομικά, είτε να καταθέτουν με εκπρόσωπό τους κείμενα προς δημοσίευση εκτυπωμένα σε χαρτί στο Τμήμα Παραλαβής και Καταχώρισης Δημοσιευμάτων.

- Πληροφορίες, σχετικά με την αποστολή/κατάθεση εγγράφων προς δημοσίευση, την ημερήσια κυκλοφορία των Φ.Ε.Κ., με την πώληση των τευχών και με τους ισχύοντες τιμοκαταλόγους για όλες τις υπηρεσίες μας, περιλαμβάνονται στον ιστότοπο (**www.et.gr**). Επίσης μέσω του ιστότοπου δίδονται πληροφορίες σχετικά με την πορεία δημοσίευσης των εγγράφων, με βάση τον Κωδικό Αριθμό Δημοσίευματος (ΚΑΔ). Πρόκειται για τον αριθμό που εκδίδει το Εθνικό Τυπογραφείο για όλα τα κείμενα που πληρούν τις προϋποθέσεις δημοσίευσης.

2. ΕΚΤΥΠΩΤΙΚΕΣ - ΕΚΔΟΤΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ

Το Εθνικό Τυπογραφείο ανταποκρινόμενο σε αιτήματα υπηρεσιών και φορέων του δημοσίου αναλαμβάνει να σχεδιάσει και να εκτυπώσει έντυπα, φυλλάδια, βιβλία, αφίσες, μπλοκ, μηχανογραφικά έντυπα, φακέλους για κάθε χρήση, κ.ά.

Επίσης σχεδιάζει ψηφιακές εκδόσεις, λογότυπα και παράγει οπτικοακουστικό υλικό.

Ταχυδρομική Διεύθυνση: Καποδιστρίου 34, τ.κ. 10432, Αθήνα

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ: 210 5279000 - fax: 210 5279054

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΚΟΙΝΟΥ

Πωλήσεις - Συνδρομές: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279178 - 180)

Πληροφορίες: (Ισόγειο, Γρ. 3 και τηλεφ. κέντρο 210 5279000)

Παραλαβή Δημ. Ύλης: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279167, 210 5279139)

Ωράριο για το κοινό: Δευτέρα ως Παρασκευή: 8:00 - 13:30

Ιστότοπος: **www.et.gr**

Πληροφορίες σχετικά με την λειτουργία του ιστότοπου: **helpdesk.et@et.gr**

Αποστολή ψηφιακά υπογεγραμμένων εγγράφων προς δημοσίευση στο ΦΕΚ: **webmaster.et@et.gr**

Πληροφορίες για γενικό πρωτόκολλο και αλληλογραφία: **grammateia@et.gr**

Πείτε μας τη γνώμη σας,

για να βελτιώσουμε τις υπηρεσίες μας, συμπληρώνοντας την ειδική φόρμα στον ιστότοπό μας.

