II

(Besluiten waarvan de publikatie niet voorwaarde is voor de toepassing)

COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 27 juli 1994

betreffende een procedure op grond van artikel 85 van het EG-Verdrag en van artikel 53 van de EER-Overeenkomst

(IV/34.518 — ACI)

(Slechts de teksten in de Engelse en de Franse taal zijn authentiek)

(94/594/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte,

Gelet op Verordening (EEG) nr. 1017/68 van de Raad van 19 juli 1968 houdende de toepassing van mededingingsregels op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren [1], gewijzigd bij de Akte van Toetreding van Griekenland, en met name op artikel 5,

Gezien de bekendmaking, overeenkomstig artikel 12, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 1017/68, van het essentiële gedeelte van de desbetreffende overeenkomsten [2],

Gezien het besluit van de Commissie van 27 mei 1993 waarbij zij haar ernstige twijfel te kennen gaf in de zin van artikel 12, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 1017/68,

Gezien de mededeling [3] waarbij alle belanghebbende derden, overeenkomstig artikel 26, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 1017/68, zijn uitgenodigd om te reageren op het voornemen van de Commissie om voor de overeenkomst ontheffing te verlenen,

Na raadpleging van het Raadgevend Comité voor mededingingsregelingen en economische machtsposities op het gebied van het vervoer,

Overwegende hetgeen volgt :

I. DE FEITEN

A. De aanmelding

(1) Op 13 november 1992 ontving de Commissie een aanvraag van de „British Railways Board", hierna „BR" genoemd, van de „Société nationale des chemins de fer français", hierna „SNCF" genoemd, en van Intercontainer, hierna „IC" genoemd, om, ten aanzien van twee tussen genoemde ondernemingen gesloten overeenkomsten, artikel 2 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 buiten toepassing te verklaren overeenkomstig artikel 5 van die verordening.

B. Partijen

(2) BR en SNCF zijn twee spoorwegmaatschappijen die op het tijdstip van de ondertekening van de overeenkomsten een publiekrechtelijk karakter bezaten en die in hoofdzaak diensten op het gebied van goederen- en reizigersvervoer per spoor aanbieden. Daartoe beschikken zij over eigen spoortractiemiddelen.

[1] PB nr. L 175 van 23. 7. 1968, blz. 1.
[2] PB nr. C 57 van 27. 2. 1993, blz. 5.
[3] PB nr. C 115 van 26. 4. 1994, blz. 5.

(3) IC is een coöperatieve vennootschap, als gemeenschappelijke dochteronderneming van 24 spoorwegmaatschappijen, waaronder BR en SNCF, die in gecombineerd goederenvervoer in Europa is gespecialiseerd.

(4) „Fret Manche Europe", hierna „FME" genoemd, is een door SNCF en IC tot stand gebracht economisch samenwerkingsverband naar Frans recht („groupement d'intérêt économique" (GIE)).

(5) „Allied Continental Intermodal Services Limited", hierna „ACI" genoemd, is een gemeenschappelijke onderneming van BR, SNCF en IC, die respectievelijk 25 %, 25 % en 50 % van het kapitaal ervan in handen hebben.

C. Specifieke kenmerken van de sector gecombineerd vervoer

(6) In de sector gecombineerd goederenvervoer verlenen de spoorwegmaatschappijen geen vervoerdiensten rechtstreeks aan de verladers, behalve in zeer uitzonderlijke gevallen voor belangrijke zendingen.

(7) Gecombineerde vervoerdiensten worden geregeld door exploitanten van gecombineerd vervoer, in dit geval dochterondernemingen van de spoorwegmaatschappijen, en door deze aan verladers aangeboden. Deze exploitanten zijn vervoerbedrijven die over bijzonder materieel beschikken : laad- en losmachines, speciale wagons. Zij treden in contact met hun klanten, zorgen voor vervoer per complete trein of per afzonderlijke zending, vervullen de administratieve en douaneformaliteiten bij het overschrijden van de grenzen en nemen bij aankomst de lading in ontvangst.

(8) Om hun diensten te kunnen verrichten moeten de exploitanten echter spoortractiediensten en de toegang tot de infrastructuur kopen, hetgeen alleen bij de spoorwegmaatschappijen kan worden verkregen.

D. De markt

(9) De relevante markt is die van het internationaal vervoer tussen het Verenigd Koninkrijk en het Europese vasteland van goederen in hetzelfde bergingsmiddel, een wegvoertuig, container of wisselaadbak, zonder dat de goederen worden overgeladen.

(10) Toen de Kanaaltunnel nog niet bestond, gebeurde dit vervoer per vrachtwagen of per trein tot aan een zeehaven en vervolgens per schip totdat het opnieuw over de weg of per rail kon worden voortgezet.

(11) Met de openstelling van de Kanaaltunnel kan dit vervoer worden verzorgd :

— per vrachtwagen, waarbij gebruik wordt gemaakt van de door Eurotunnel geëxploiteerde spoorpendeldiensten ;

— per vrachtwagen, onder gebruikmaking van de diensten van een zeevervoerbedrijf ;

— per internationale trein die de verbinding onderhoudt tussen een terminal in het Verenigd Koninkrijk en een terminal op het vasteland.

E. De overeenkomsten

(12) ACI is op 2 september 1992 door BR, SNCF en IC opgericht om de door de openstelling van de Kanaaltunnel ontstane mogelijkheden te exploiteren met betrekking tot het vervoer tussen het Verenigd Koninkrijk en het Europese vasteland van goederen in wegvoertuigen, containers, wisselaadbakken, opleggers of andere voor intermodaal vervoer geschikte middelen.

(13) Volgens de partijen bij de overeenkomst zal ACI op de markt optreden op hetzelfde niveau als IC, dat wil zeggen in de hoedanigheid van exploitant van gecombineerd vervoer, eveneens volgens die partijen, terwijl, eveneens volgens die partijen, BR en SNCF, als leveranciers van spoortractie, op een ander niveau dan ACI zullen opereren.

(14) ACI zal zich vooral toeleggen op de verkoop van spoordiensten voor intermodaal vervoer van terminal tot terminal. Zij zal zich ook bezighouden met bepaalde aanvullende diensten, met name het beschikbaar stellen van wagons, de behandeling in de terminals, de uitklaringsformaliteiten en het beheer van de „pools-wagons" voor andere organisaties.

(15) In een eerste periode zullen verbindingen tot stand worden gebracht tussen het Verenigd Koninkrijk en plaatsen in Italië, Spanje, Zwitserland, Oostenrijk, Duitsland en Frankrijk. De Raad van bestuur van ACI zal een besluit nemen omtrent eventuele andere trajecten.

(16) Het is de bedoeling dat ACI haar diensten op groothandelsbasis aan alle gegadigden aanbiedt, maar wel in de eerste plaats aan verladers en aan exploitanten van gecombineerd en geïntegreerd vervoer, met inbegrip van aan de Europese spoorwegmaatschappijen verbonden ondernemingen.

(17) De ACI-overeenkomst heeft dezelfde looptijd als de overeenkomst van 29 juli 1987 tussen Eurotunnel, BR en SNCF inzake het aan BR en SNCF ter beschikking stellen van een deel van de beschikbare tijdmarges in de Kanaaltunnel, namelijk 55 jaar. De looptijd van deze overeenkomst kan evenwel worden gereduceerd, mits alle partijen daarmee instemmen of indien een van de partijen het volledige kapitaal van ACI in handen krijgt.

(18) Bij de tweede overeenkomst tussen ACI, BR en FME verbinden BR en FME zich ertoe aan ACI speciale wagons met lage vloer voor containervervoer ter beschikking te stellen. BR en FME zullen 720 wagons van dit type aanbieden in 1993 en 1 200 in 1994 (met een optie om dit aantal te verhogen tot 1 800 indien aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan). Voorts wil BR 2 000 van deze speciale wagons aankopen en beschikt SNCF over 300 wagons van dat type.

(19) Met het oog op een behoorlijke bedrijfsuitoefening zal ACI van FME en BR wagons huren onder de algemene voorwaarden die in de „Wagon Provision Agreement" (wagonleveringsovereenkomst) zijn vervat of, bij ontoereikendheid, onder een andere, door ACI passend geoordeelde regeling.

(20) Ingeval overtollige wagons over een lange periode beschikbaar zijn, zal ACI deze in de onderstaande volgorde in onderverhuur aanbieden :

1. aan de ondernemingen die wagons beschikbaar hebben gesteld, naar verhouding van het door hen ter beschikking van ACI gestelde aantal wagons voor gebruik op trajecten die door de Kanaaltunnel lopen ;

2. aan andere exploitanten van intermodaal vervoer voor gebruik op trajecten die door de Kanaaltunnel lopen ;

3. aan de ondernemingen die wagons beschikbaar hebben gesteld voor gebruik op trajecten die niet door de Kanaaltunnel lopen, in dezelfde verhouding als waarin zij wagons ter beschikking van ACI hebben gesteld ;

4. aan andere exploitanten van intermodaal vervoer voor gebruik op trajecten die niet door de Kanaaltunnel lopen.

II. JURIDISCHE BEOORDELING

A. Toepasselijke bepalingen

(21) Bij de aanmelding verzochten partijen bij de overeenkomst om artikel 2 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 buiten toepassing te verklaren overeenkomstig artikel 5 van die verordening.

Om de redenen die zijn aangegeven in haar Beschikking 93/174/EEG [1] betreffende een gemeenschappelijke tariefstructuur in het gecombineerde goederenvervoer, is de Commissie van oordeel dat op het gebied van het terrestrische vervoer artikel 85, lid 1, van het Verdrag van toepassing is. Het verlenen van vrijstellingen daarentegen wordt geregeld bij artikel 12 van Verordening (EEG) nr. 1017/68, dat in een verzetsprocedure voorziet, en berust op artikel 5 van genoemde verordening. Daar de betrokken overeenkomst ook gevolgen kan hebben op het grondgebied bestreken door de Europese Economische Ruimte, is hier tevens artikel 53 van de EER-Overeenkomst van toepassing.

B. Het begrip „overeenkomst tussen ondernemingen"

(22) ACI is een onderneming waarvan het kapitaal voor 50 % in handen is van IC en voor 25 % in die van de spoorwegmaatschappijen BR en SNCF. De Raad van bestuur bestaat uit twee vertegenwoordigers van BR, twee vertegenwoordigers van SNCF en vier vertegenwoordigers van IC. De besluiten worden genomen bij een gewone meerderheid van stemmen. Voor belangrijke besluiten is instemming van een vertegenwoordiger van de drie moedermaatschappijen nodig. De voorzitter wordt onder de leden van de Raad van bestuur bij toerbeurt voor twee jaar benoemd.

(23) Derhalve valt te constateren dat BR, SNCF en IC gezamenlijk zeggenschap hebben over ACI, die een gemeenschappelijke onderneming is in de zin van de bekendmaking van de Commissie betreffende de beoordeling van gemeenschappelijke ondernemingen met het karakter van een samenwerkingsverband op grond van artikel 85 van het Verdrag [2].

(24) ACI ontwikkelt haar activiteiten op duurzame wijze en zal alle functies van een zelfstandige economische eenheid vervullen.

(25) Op te merken valt echter dat van de oprichtende ondernemingen, Intercontainer, en tot op zekere hoogte BR en SNCF, zich niet volledig en definitief uit de markt van ACI terugtrekken. Overigens blijven BR en SNCF vooral opereren op een markt hogerop in de bedrijfskolom, namelijk die voor de onontbeerlijke spoorwegdiensten die de spoorwegmaatschappijen aan de exploitanten van gecombineerd vervoer aanbieden.

(26) Bijgevolg is de Commissie de mening toegedaan dat de betrokken gemeenschappelijke onderneming een coördinatie beoogt en ten gevolge heeft van de gedragingen op het gebied van mededinging van ondernemingen die onafhankelijk blijven.

(27) Derhalve is ACI een gemeenschappelijke onderneming met het karakter van een samenwerkingsverband, die onder de werkingssfeer van artikel 85 van het Verdrag valt.

[1] PB nr. L 73 van 26. 3. 1993, blz. 38.

[2] PB nr. C 43 van 16. 2. 1993, blz. 2.

C. Mededingingsbeperkingen

a) *Beperkingen van de mededinging tussen de oprichters en gevolgen voor derden*

(28) IC is een exploitant van gecombineerd vervoer die gewend is internationale diensten aan te bieden en dus zonder grote moeilijkheden alleen gecombineerde vervoerdiensten tussen het Verenigd Koninkrijk en het Europese vasteland kan verzorgen door de onontbeerlijke spoorwegdiensten bij de spoorwegmaatschappijen aan te kopen.

(29) Voorts beschikken BR en SNCF over de technische en financiële middelen om elk afzonderlijk op dezelfde markt als ACI diensten te verlenen.

(30) BR en SNCF kunnen dus op die markt een potentiële concurrentie voeren, te meer daar, volgens artikel 10, lid 2, van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad [1], de in een Lid-Staat gevestigde spoorwegondernemingen voortaan recht van toegang tot de infrastructuur van de andere Lid-Staten verkrijgen met het oog op de exploitatie van internationale gecombineerde goederenvervoerdiensten.

(31) Door deze dienstverrichtingen te laten aanbieden door een gemeenschappelijke onderneming zorgen BR, SNCF en IC ervoor dat de concurrentie die zij elkaar zouden kunnen aandoen door dezelfde diensten afzonderlijk te verlenen, in aanzienlijke mate wordt uitgeschakeld of beperkt.

(32) IC is een van de voornaamste exploitanten van gecombineerd vervoer in Europa. Daarnaast behouden BR en SNCF een machtspositie op de markt voor spoorwegdiensten die voor de exploitanten van gecombineerd vervoer, respectievelijk in het Verenigd Koninkrijk en in Frankrijk, onontbeerlijk zijn.

(33) Het bestaan van bevoorrechte betrekkingen tussen de moedermaatschappijen en hun gemeenschappelijke dochteronderneming dreigt de overige exploitanten van gecombineerd vervoer aldus voor het verwerven van onmisbare spoorwegdiensten in een uit een oogpunt van de mededinging ongunstige positie te plaatsen.

(34) Evenzo hebben partijen bij de overeenkomsten zeggenschap over het merendeel van de speciale wagons die onontbeerlijk zijn om de desbetreffende diensten via de Kanaaltunnel te verlenen, terwijl de zelfstandige exploitanten soortgelijke investeringen onmogelijk alleen aankunnen.

(35) Tevens dient de door Eurotunnel en BR/SNCF gesloten overeenkomst betreffende het gebruik in de beschouwing te worden betrokken. Zelfs indien BR en SNCF krachtens het Gemeenschapsrecht niet voor alle beschikbare tijdmarges voor internationale treinen in aanmerking zouden mogen komen, zullen zij in dit geval over een groot gedeelte ervan beschikken om het internationale treinverkeer te exploiteren en hun verplichtingen tegenover Eurotunnel na te komen.

(36) Gezien de economische macht van de betrokken oprichtende ondernemingen dreigt de oprichting van ACI de toetreding tot de markt te belemmeren van exploitanten van gecombineerd spoorvervoer die ACI concurrentie zouden kunnen aandoen.

b) *Versterking van het effect van de beperkingen als gevolg van het bestaan van netten van gemeenschappelijke ondernemingen*

(37) Over het algemeen genomen kunnen netten van gemeenschappelijke ondernemingen de mededinging op een bijzondere wijze beperken omdat zij de effecten van afzonderlijke gemeenschappelijke ondernemingen op de handelspolitiek van de oprichters en op de positie van derden op de markt versterken.

Bijgevolg worden de banden tussen de oprichters bij het opzetten van elke nieuwe gemeenschappelijke onderneming zodanig versterkt dat de nog bestaande onderlinge concurrentie daardoor verder afneemt. Dit is het geval wanneer de oprichters voor complementaire of voor niet-complementaire diensten verscheidene gemeenschappelijke ondernemingen oprichten.

(38) De Commissie is van oordeel dat dit hier het geval is. BR en SNCF nemen in uiteenlopende mate deel aan een net van gemeenschappelijke ondernemingen voor de exploitatie van, met name gecombineerde, goederenvervoerdiensten, alsook van reizigersvervoerdiensten.

(39) In de sector van het gecombineerd vervoer nemen BR en SNCF alsdus samen met andere spoorwegmaatschappijen deel in het kapitaal van IC. Voorts nemen de beide ondernemingen, ten aanzien van het vervoer door de Kanaaltunnel, eveneens deel aan de oprichting van „European Night Services Ltd" voor het reizigersvervoer, terwijl BR betrokken is bij de oprichting van „Autocare Europe" voor het vervoer van auto's per trein.

(40) De oprichting van ACI voegt zich in het net van gemeenschappelijke ondernemingen, hetgeen tot een verdere beperking van de mededinging tussen de partijen voert, aangezien deze, wegens hun gemeenschappelijke investeringen in die projecten, weinig geneigd zullen zijn elkaar op de relevante markten of op andere markten te beconcurreren.

(41) Dit netwerkeffect wordt vooral vergroot omdat die gemeenschappelijke ondernemingen erop gericht zijn diensten te verlenen via de Kanaaltunnel, waarin BR en SNCF gezamenlijk over een zeer belangrijk deel van de beschikbare tijdmarges voor internationale treinen beschikken.

[1] **PB** nr. L 237 van 24. 8. 1991, blz. 25.

(42) Uit de in de punten 29 tot en met 42 vermelde elementen blijkt bijgevolg dat de overeenkomsten betreffende ACI ertoe strekken of tot gevolg hebben dat de mededinging wordt beperkt, hetgeen in strijd is met artikel 85, lid 1, van het Verdrag.

D. Ongunstige beïnvloeding van de handel tussen de Lid-Staten

(43) ACI legt zich toe op de exploitatie van vervoerdiensten tussen het Verenigd Koninkrijk en het Europese vasteland. Deze overeenkomst heeft dus een ongunstig effect op het handelsverkeer tussen de Lid-Staten in de zin van artikel 85, lid 1.

E. Artikel 3 van Verordening (EEG) nr. 1017/68

(44) Uit de bewoordingen van dit artikel blijkt dat het van toepassing is op overeenkomsten die uitsluitend tot doel of ten gevolge hebben :

— de toepassing van technische verbeteringen,

of

— de technische samenwerking,

met dien verstande dat de ondernemingen ter verwezenlijking van die doelstellingen gebruik kunnen maken van de in genoemd artikel 3, lid 1, onder a) tot en met g), aangegeven middelen.

(45) Uit de aanmelding door de betrokken ondernemingen kan worden opgemaakt dat de gemeenschappelijke onderneming vooral gericht is op de commerciële exploitatie van gecombineerde vervoer- en aanverwante diensten tussen het Verenigd Koninkrijk en het Europese vasteland.

(46) Daarenboven streeft de onderneming op commercieel gebied drie doelstellingen na :

— exploiteren van de door de openstelling van de Kanaaltunnel ontstane commerciële mogelijkheden inzake het containervervoer van goederen ;

— BR en SNCF in staat stellen het internationale treinverkeer door de Kanaaltunnel te exploiteren overeenkomstig hun verplichtingen krachtens de overeenkomst betreffende het gebruik, die zij met Eurotunnel hebben gesloten ;

— delen van de financiële risico's die sedert de openstelling van de Kanaaltunnel aan de exploitatie van regelmatige treinen zijn verbonden.

(47) De Commissie is dan ook van oordeel dat de ACI-overeenkomst niet uitsluitend de toepassing van technische verbeteringen of de technische samenwerking tot doel en ten gevolge heeft en dat niet aan de in artikel 3 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 gestelde voorwaarden is voldaan.

F. Artikel 5 van Verordening (EEG) nr. 1017/68

a) *Bijdrage tot de economische vooruitgang*

(48) De openstelling van de Kanaaltunnel biedt de spoorwegmaatschappijen en de exploitanten van gecombineerd vervoer nieuwe mogelijkheden.

In dat verband kan de oprichting van ACI worden opgevat als een maatregel om die mogelijkheden te benutten door nieuwe vervoerdiensten in te stellen.

(49) De door ACI vervulde groepagefunctie is met name een belangrijk element in de ontwikkeling van het gecombineerd vervoer.

(50) Bovendien kunnen de door ACI aangeboden diensten, ofschoon de substitueerbaarheid van de wijzen van vervoer niet volledig vaststaat, in bepaalde omstandigheden tot een verscherpte concurrentie met het zeevervoer leiden.

(51) Over het algemeen genomen kan de oprichting van ACI derhalve de economische vooruitgang bevorderen.

b) *Voordelen voor de gebruikers*

(52) De gebruikers profiteren rechtstreeks van de totstandbrenging van voordien niet bestaande diensten door ACI.

c) *Onmisbaarheid van de beperkingen*

(53) Er dient te worden herinnerd aan de aanwezigheid onder de moedermaatschappijen van IC, een belangrijke exploitant van gecombineerd vervoer die reeds jarenlang diensten op Europese schaal verleent en dus mag worden geacht in staat te zijn geheel alleen nieuwe diensten tussen het Verenigd Koninkrijk en het Europese vasteland te verlenen.

(54) Daarenboven kunnen BR en SNCF, krachtens de bepalingen van artikel 10 van Richtlijn 91/440/EEG, ook geheel alleen internationale gecombineerde vervoerdiensten exploiteren.

(55) Hierbij dienen echter de bijzonderheden van dit geval in aanmerking te worden genomen, met name het feit dat het om een totaal nieuwe dienst gaat waarvan de efficiëntie vereist dat onmiddellijk treinen worden ingezet die een regelmatig vervoer op verscheidene trajecten verzorgen, hetgeen grote financiële risico's meebrengt die een onderneming alleen niet kan dragen.

(56) Daarnaast is het gezamenlijke gebruik van de technische kennis en de materiële en personele hulpmiddelen van de drie betrokken ondernemingen een belangrijke troef bij de invoering van regelmatige diensten na de openstelling van de Kanaaltunnel.

(57) Het is echter raadzaam dat de Commissie voorwaarden oplegt om ervoor te zorgen dat de concurrentiebeperkingen zo gering mogelijk zijn en dat in het bijzonder met ACI concurrerende exploitanten van gecombineerd vervoer op de markt aanwezig zijn.

(58) Onder die voorwaarden is de Commissie van oordeel dat, rekening houdend met de bijzondere situatie van de relevante markt, de concurrentiebeperkingen die uit de oprichting van ACI resulteren, althans in een overgangsperiode, nodig zijn.

d) *Geen uitschakeling van de concurrentie*

(59) In Europa bestaan reeds andere exploitanten van gecombineerd vervoer dan ACI en IC, die dezelfde diensten kunnen verlenen. Bijgevolg leidt de oprichting van ACI niet tot uitschakeling van de concurrentie op een wezenlijk deel van de relevante markt.

G. Bepalingen betreffende de vrijstelling

(60) Krachtens de bepalingen van artikel 13 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 moet in de beschikking waarbij vrijstelling wordt verleend, worden aangegeven voor welke periode zij geldt en kan deze beschikking voorwaarden en verplichtingen inhouden.

(61) De exploitanten van gecombineerd vervoer zijn in het algemeen van oordeel dat een periode van vijf jaar nodig is om nieuwe diensten in te stellen en voor de levensvatbaarheid daarvan zorg te dragen.

(62) Daarenboven is een dergelijke periode noodzakelijk om te zorgen voor de overdracht van technische kennis van de moedermaatschappijen, inzonderheid IC, naar de gemeenschappelijke dochteronderneming.

(63) Ten slotte dient ermee rekening te worden gehouden dat de voorwaarden waaronder de markt functioneert, in de komende jaren wezenlijke veranderingen kunnen ondergaan en dat bijgevolg de situatie op het gebied van de mededinging over een periode van meer dan vijf jaar niet nauwkeurig te bepalen is.

(64) Derhalve is de Commissie van oordeel dat vrijstelling kan worden verleend voor een periode van vijf jaar, te rekenen vanaf de openstelling van de Kanaaltunnel voor goederentreinen.

(65) Aan de vrijstelling moeten echter voorwaarden worden verbonden om te voorkomen dat de concurrentiebeperkingen verder reiken dan onontbeerlijk is.

(66) Daartoe is het allereerst van belang dat de verladers en andere exploitanten van gecombineerd vervoer bij BR en SNCF dezelfde onmisbare spoorwegdiensten kunnen verkrijgen als die welke deze aan ACI verlenen.

(67) Voorts moeten BR en FME bereid zijn aan iedere exploitant of verlader hun speciale wagons die gedurende een periode van ten minste zes maanden niet worden gebruikt, in het kader van een contract met een looptijd van ten minste zes maanden te verhuren om deze in staat te stellen in concurrentie met ACI diensten met gebruikmaking van de Kanaaltunnel te verlenen. In dat verband mag geen prioriteit worden gegeven aan van dochter- of verbonden ondernemingen stammende aanvragen.

(68) Wegens het speciale type van wagons mag echter voorrang worden gegeven aan ondernemingen die diensten via de Kanaaltunnel verlenen,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

Overeenkomstig artikel 5 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 en artikel 53, lid 3, van de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte worden, ten aanzien van de overeenkomsten tusen „British Railways Board", „Société nationale des chemins de fer français" en „Intercontainer" betreffende „Allied Continental Intermodal Services Ltd", de bepalingen van artikel 85, lid 1, van het EG-Verdrag en artikel 53, lid 1, van de EER-Overeenkomst buiten toepassing verklaard voor een op het tijdstip van de openstelling van de Kanaaltunnel voor goederentreinen ingaande periode van vijf jaar.

Artikel 2

Aan de in artikel 1 bedoelde vrijstelling worden de volgende voorwaarden verbonden:

a) de spoorwegmaatschappijen die partij zijn bij de ACI-overeenkomst, verlenen iedere verlader of exploitant van gecombineerd vervoer op voet van non-discriminatie dezelfde spoorwegdiensten als die welke zij aan hun dochteronderneming ACI leveren;

b) BR en FME verhuren aan iedere verlader of exploitant de speciale wagons waarover zij voor het containervervoer door de Kanaaltunnel beschikken en die gedurende een periode van ten minste zes maanden niet worden gebruikt, in het kader van een overeenkomst met een looptijd van ten minste zes maanden. De partijen bij de overeenkomst mogen geen prioriteit geven aan dochter- of aan verbonden ondernemingen, maar zij mogen wel voorrang geven aan die ondernemingen die diensten via de Kanaaltunnel verlenen.

Artikel 3

Deze beschikking is gericht tot de volgende ondernemingen :

British Railways Board
Euston House
24 Eversholt Street
GB-London NW1 1DZ ;

SNCF
88, rue Saint Lazare
F-75009 Paris ;

Intercontainer
Frankrijkstraat 85
B-1070 Brussel.

Gedaan te Brussel, 27 juli 1994.

Voor de Commissie
Karel VAN MIERT
Lid van de Commissie