II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 27ης Ιουλίου 1994

σχετικά με διαδικασία βάσει του άρθρου 85 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 53 της συμφωνίας ΕΟΧ

(Υπόθεση αριθ. IV/34.518 — ACI)

(Τα κείμενα στην αγγλική και γαλλική γλώσσα είναι τα μόνα αυθεντικά)

(94/594/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 του Συμβουλίου της 19ης Ιουλίου 1968 περί εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στους τομείς των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών [1], όπως τροποποιήθηκε από την πράξη προσχώρησης της Ελλάδας, και ιδίως το άρθρο 5,

τη δημοσίευση της περίληψης των υπό εξέταση συμφωνιών [2], σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68,

την απόφαση της Επιτροπής της 27ης Μαΐου 1993 να διατυπώσει σοβαρές αμφιβολίες βάσει του άρθρου 12 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68,

τη δημοσίευση [3], με την οποία δόθηκε στους ενδιαφερόμενους η δυνατότητα να διατυπώσουν τις παρατηρήσεις τους στην πρόθεση της Επιτροπής να χορηγήσει απαλλαγή για τη συμφωνία αυτή βάσει των διατάξεων του άρθρου 26 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 και

Κατόπιν διαβουλεύσεων με τη Συμβουλευτική Επιτροπή Συμπράξεων και Δεσποζουσών Θέσεων στον τομέα των μεταφορών,

Εκτιμώντας ότι:

I. ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

Α. Η κοινοποίηση

(1) Στις 13 Νοεμβρίου 1992, η Επιτροπή έλαβε αίτηση της British Railways Board (BR), της Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF) και της Intercontainer (IC), με την οποία ζητούσαν να κηρυχθεί ανεφάρμοστο το άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68, δυνάμει του άρθρου 5 του εν λόγω κανονισμού, σε δύο συμφωνίες που συνήψαν οι επιχειρήσεις αυτές μεταξύ τους.

Β. Τα συμβαλλόμενα μέρη

(2) Κατά την υπογραφή των συμφωνιών, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις BR και SNCF ήταν κατά την υπογραφή των συμφωνιών νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου με κύρια δραστηριότητα την παροχή υπηρεσιών στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών που διαθέτουν ίδια μέσα σιδηροδρομικής έλξης.

[1] ΕΕ αριθ. L 175 της 23. 7. 1968, σ. 1.
[2] ΕΕ αριθ. C 57 της 27. 2. 1993, σ. 5.
[3] ΕΕ αριθ. C 115 της 26. 4. 1994, σ. 5.

(3) Η IC είναι συνεταιριστική εταιρεία που αποτελεί κοινή θυγατρική έταιρεία 24 σιδηροδρομικών εταιρειών, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται οι BR και SNCF, και είναι ειδικευμένη στις συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές στην Ευρώπη.

(4) Η Fret Manche Europe (FME) είναι γαλλικός όμιλος οικονομικών συμφερόντων, που έχει συσταθεί από τις SNCF και IC.

(5) Η Allied Continental Intermodal Services Limited (ACI) είναι εταιρεία που έχουν ιδρύσει από κοινού η BR, η SNCF και η IC οι οποίες και ελέγχουν το μετοχικό της κεφάλαιο κατά 25 %, 25 % και 50 % αντίστοιχα.

Γ. **Ιδιαιτερότητες του κλάδου των συνδυασμένων μεταφορών**

(6) Στον τομέα των συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δεν παρέχουν άμεσες υπηρεσίες σε εταιρείες εμπορευματικών μεταφορών, εκτός από εξαιρετικές περιπτώσεις σημαντικών αποστολών.

(7) Οι υπηρεσίες στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών διοργανώνονται και παρέχονται σε εταιρείες εμπορευματικών μεταφορών από εταιρείες του τομέα αυτού που μπορεί να είναι θυγατρικές σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Οι εταιρείες αυτές είναι επιχειρήσεις μεταφορών που διαθέτουν ειδικό εξοπλισμό: μηχανές χειρισμού, βαγόνια ειδικής χρήσεως. Αναζητούν την πελατεία τους, διενεργούν μεταφορές με πλήρεις συρμούς ή μεμονωμένες αποστολές, διεκπεραιώνουν διοικητικές και τελωνειακές διαδικασίες για τη διέλευση των συνόρων και μεριμνούν για την παραλαβή των φορτίων κατά την άφιξή τους.

(8) Ωστόσο, για την παροχή των υπηρεσιών τους, οι μεταφορείς πρέπει να αγοράζουν υπηρεσίες σιδηροδρομικής έλξης και να έχουν πρόσβαση σε υποδομές σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που μόνο αυτές μπορούν να παράσχουν.

Δ. **Η σχετική αγορά**

(9) Η σχετική αγορά στην παρούσα περίπτωση είναι εκείνη των διεθνών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ Ηνωμένου Βασιλείου και Ηπειρωτικής Ευρώπης που πραγματοποιούνται με το ίδιο μεταφορικό μέσο, χωρίς εκφόρτωση του εμπορεύματος — το εν λόγω μεταφορικό μέσο μπορεί να είναι αυτοκίνητο όχημα, εμπορευματοκιβώτιο ή κινητό κιβώτιο.

(10) Πριν από την κατασκευή της σήραγγας της Μάγχης, οι μεταφορές διενεργούνταν με φορτηγά ή σιδηροδρομικούς συρμούς μέχρι ένα θαλάσσιο λιμένα, από τον οποίο συνεχίζονταν με πλοίο για να διεκπεραιωθούν στη συνέχεια οδικώς.

(11) Μετά από την έναρξη της λειτουργίας της σήραγγας της Μάγχης, οι μεταφορές αυτές μπορούν να πραγματοποιηθούν:

— με φορτηγά τα οποία χρησιμοποιούν τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες παλινδρομικών συρμών που εκμεταλλεύεται η Eurotunnel,

— με φορτηγά που χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες ενός θαλάσσιου μεταφορέα,

— με διεθνείς συρμούς που συνδέουν ένα τερματικό σταθμό στο Ηνωμένο Βασίλειο με έναν άλλο στην ηπειρωτική Ευρώπη.

Ε. **Οι σχετικές συμφωνίες**

(12) Η ACI συστάθηκε από τις BR, SNCF και IC στις 2 Σεπτεμβρίου 1992 για να αξιοποιήσει τις δυνατότητες που προσφέρει η έναρξη της λειτουργίας της σήραγγας της Μάγχης στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ Ηνωμένου Βασιλείου και ηπειρωτικής Ευρώπης, εμπορευμάτων που διακινούνται με αυτοκίνητα οχήματα, εμπορευματοκιβώτια, κινητά κιβώτια, ημιρυμουλκούμενα ή άλλα πρόσφορα μέσα συνδυασμένων μεταφορών.

(13) Σύμφωνα με τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας, η ACI θα δρα στην αγορά στο ίδιο επίπεδο με την IC, δηλαδή ως επιχείρηση συνδυασμένων μεταφορών. Κατά τη γνώμη των ιδίων συμβαλλόμενων μερών, η BR και η SNCF, ως προμηθευτές σιδηροδρομικής έλξης, θα δρουν σε επίπεδο διαφορετικό από εκείνο της ACI.

(14) Η ACI θα ειδικευθεί κυρίως στην παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών στα πλαίσια συνδυασμένων μεταφορών μεταξύ τερματικών σταθμών. Θα είναι επίσης υπεύθυνη για την παροχή ορισμένων παρεπόμενων υπηρεσιών, κυρίως για τη διάθεση βαγονιών, το χειρισμό φορτίων στους σταθμούς, τις διατυπώσεις εκτελωνισμού και τη διαχείριση κοινών συρμών βαγονιών για άλλους οργανισμούς.

(15) Σε ένα πρώτο στάδιο, τα εξυπηρετούμενα δρομολόγια θα συνδέουν το Ηνωμένο Βασίλειο με άλλα γεωγραφικά σημεία στην Ιταλία, την Ισπανία, την Ελβετία, την Αυστρία, τη Γερμανία και τη Γαλλία. Το διοικητικό συμβούλιο της ACI θα αποφανθεί για την πιθανή λειτουργία νέων δρομολογίων.

(16) Η ACI προβλέπεται να εξυπηρετεί κάθε ενδιαφερόμενο πελάτη «χονδρικώς», αλλά σε πρώτο στάδιο εξυπηρετεί τους διαμεταφορείς και τις επιχειρήσεις συνδυασμένων και ολοκληρωμένων μεταφορών, συμπεριλαμβανόμενων και των συναφών εταιρειών των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

(17) Η διάρκεια της συμφωνίας της ACI είναι η ίδια με εκείνη της συμφωνίας της 29ης Ιουλίου 1987 μεταξύ της Eurotunnel, της BR και της SNCF σχετικά με τη διάθεση στις BR και SNCF ενός μέρους των γραμμών δρομολογίων στη σήραγγα της Μάγχης, ήτοι 55 έτη. Εντούτοις, η διάρκεια της εν λόγω συμφωνίας μπορεί να συντμηθεί κατόπιν συμφωνίας των διαφόρων συμβαλλόμενων μερών, ή εάν τα μέρη αυτά αποκτήσουν τον πλήρη έλεγχο του μετοχικού κεφαλαίου της ACI.

(18) Η δεύτερη συμφωνία μεταξύ των ACI, BR και FME είναι συμφωνία διάθεσης βαγονιών στα πλαίσια της οποίας η BR και η FME αναλαμβάνουν την υποχρέωση να διαθέτουν στην ACI ειδικά σιδηροδρομικά βαγόνια με χαμηλή πλατφόρμα για τη μεταφορά εμπορευμάτων σε εμπορευματοκιβώτια. Η BR και η FME δεσμεύονται να διαθέσουν 720 βαγόνια του είδους αυτού το 1993 και 1 200 το 1994 (με τη δυνατότητα αύξησης του αριθμού αυτού σε 1 800 εάν πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις). Επίσης, η BR επιθυμεί να αγοράσει μέχρι 2 000 βαγόνια ειδικής χρήσεως, ενώ η SNCF διαθέτει προς το παρόν 300 βαγόνια του είδους αυτού.

(19) Για την ομαλή εκτέλεση των εργασιών της, η ACI μισθώνει βαγόνια από τις FME και BR βάσει των γενικών διατάξεων της συμφωνίας για τη διάθεση βαγονιών ή, εάν υπάρχει έλλειψη, με κάθε άλλο τρόπο που η ACI θεωρεί ενδεδειγμένο.

(20) Εάν η ACI έχει πλεόνασμα βαγονιών για μεγάλο χρονικό διάστημα, θα προτείνει την εκμίσθωσή τους σύμφωνα με την ακόλουθη σειρά:

1. σε επιχειρήσεις προμήθειας βαγονιών, σε αριθμό βαγονιών ίσο προς εκείνο που οι επιχειρήσεις αυτές διέθεσαν στην ACI για τα δρομολόγιά της στη σήραγγα της Μάγχης·
2. σε άλλες επιχειρήσεις συνδυασμένων μεταφορών για να τα χρησιμοποιήσουν στα δρομολόγια μέσω της σήραγγας της Μάγχης·
3. σε επιχειρήσεις προμήθειας βαγονιών για να τα χρησιμοποιήσουν σε δρομολόγια εκτός της σήραγγας της Μάγχης, σε αριθμό βαγονιών ίσο προς εκείνο που οι επιχειρήσεις αυτές διέθεταν στην ACI·
4. σε άλλες επιχειρήσεις συνδυασμένων μεταφορών για να τα χρησιμοποιήσουν σε δρομολόγια που δεν εκτελούνται μέσω της σήραγγας της Μάγχης.

II. ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

Α. Οι ισχύουσες διατάξεις

(21) Τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας ζήτησαν στην αίτησή τους να κηρυχθεί ανεφάρμοστο το άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 δυνάμει του άρθρου 5 του εν λόγω κανονισμού.

Για τους λόγους που εκτίθενται στην απόφαση 93/174/ΕΟΚ της Επιτροπής [1], όσον αφορά τη διάρθρωση τιμολογίων κατά τις συνδυασμένες μεταφορές εμπορευμάτων, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι στον τομέα των χερσαίων μεταφορών εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 85 παράγραφος 1 της συνθήκης. Αντίθετα, η χορήγηση απαλλαγών διέπεται από το άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68, που προβλέπει διαδικασία αντιρρήσεων, και βασίζεται στο άρθρο 5 του εν λόγω κανονισμού. Επειδή η εν λόγω συμφωνία είναι δυνατόν να έχει επιπτώσεις στο έδαφος του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, είναι σκόπιμο να εφαρμοσθεί επίσης το άρθρο 53 της συμφωνίας ΕΟΧ.

Β. Η έννοια της συμφωνίας μεταξύ επιχειρήσεων

(22) Η ACI είναι εταιρεία της οποίας το κεφάλαιο ελέγχεται κατά 50 % από την IC και κατά 25 % από καθεμία εκ των δύο σιδηροδρομικών επιχειρήσεων BR και SNCF. Το διοικητικό συμβούλιο απαρτίζεται από δύο εκπροσώπους της SNCF και τέσσερις εκπροσώπους της IC. Οι αποφάσεις του λαμβάνονται με απλή πλειοψηφία, πλην των σημαντικών αποφάσεων που απαιτούν τη σύμφωνη γνώμη ενός εκπροσώπου των τριών μητρικών εταιρειών. Ο πρόεδρος διορίζεται εκ περιτροπής μεταξύ των μελών του διοικητικού συμβουλίου για μια διετία.

(23) Συνεπώς, κρίνεται σκόπιμο να γίνει διαπίστωση ότι οι BR, SNCF και IC ασκούν από κοινού τον έλεγχο της ACI που αποτελεί κοινή επιχείρηση της ανακοίνωσης της Επιτροπής [2] για την αντιμετώπιση των κοινών επιχειρήσεων με χαρακτήρα συνεργασίας δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 85 της συνθήκης.

(24) Η ACI αναπτύσσει κατά τρόπο διαρκή τις δραστηριότητές της και αναλαμβάνει την άσκηση όλων των καθηκόντων μιας αυτόνομης οικονομικής μονάδας.

(25) Ωστόσο, πρέπει να γίνει η διαπίστωση ότι από τις ιδρυτικές εταιρείες, η Intercontainer και σε ορισμένο βαθμό, οι BR και SNCF, δεν αποσύρονται πλήρως και οριστικώς από την αγορά της ACI. Επίσης, οι BR και SNCF συνεχίζουν τις δραστηριότητές τους κυρίως σε μια αγορά σε προηγούμενο στάδιο, δηλαδή εκείνη των απαραίτητων υπηρεσιών που οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχουν στις επιχειρήσεις συνδυασμένων μεταφορών.

(26) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή εκτιμά ότι η εν λόγω κοινή επιχείρηση έχει ως στόχο και αποτέλεσμα το συντονισμό της ανταγωνιστικής συμπεριφοράς επιχειρήσεων που εξακολουθούν να είναι ανεξάρτητες.

(27) Επομένως, η ACI συνιστά κοινή επιχείρηση συνεταιριστικής φύσεως που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 85 της συνθήκης.

[1] ΕΕ αριθ. L 73 της 26. 3. 1993, σ. 38.

[2] ΕΕ αριθ. C 43 της 16. 2. 1993, σ. 2.

Γ. Οι περιορισμοί του ανταγωνισμού

α) *Οι περιορισμοί του ανταγωνισμού μεταξύ των ιδρυτικών εταιρειών και οι επιδράσεις σε τρίτους*

(28) Η Intercontainer είναι επιχείρηση συνδυασμένων μεταφορών ειδικευμένη στην παροχή διεθνών υπηρεσιών στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών. Συνεπώς, θα μπορούσε χωρίς σοβαρές δυσκολίες να παράσχει αυτόνομα υπηρεσίες συνδυασμένων μεταφορών μεταξύ Ηνωμένου Βασιλείου και ηπειρωτικής Ευρώπης «αγοράζοντας» τις υπηρεσίες που είναι απαραίτητες στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

(29) Επίσης, οι BR και SNCF διαθέτουν τεχνικά και χρηματοοικονομικά μέσα για να παράσχουν η καθεμία χωριστά υπηρεσίες στην ίδια αγορά με την ACI.

(30) Επομένως, οι BR και SNCF μπορούν θεωρητικά να ανταγωνισθούν στην αγορά, κατά μείζονα λόγο που με το άρθρο 10 παράγραφος 2 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου [1], οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οι οποίες είναι εγκατεστημένες σε ένα κράτος μέλος έχουν στο εξής δικαίωμα πρόσβασης στις υποδομές άλλων κρατών μελών για την παροχή υπηρεσιών στον τομέα των διεθνών συνδυασμένων μεταφορών εμπορευμάτων.

(31) Όμως, αναθέτοντας την εμπορική εκμετάλλευση των υπηρεσιών αυτών σε μια κοινή επιχείρηση, οι BR, SNCF και Intercontainer καταργούν ή περιορίζουν αισθητά τον ανταγωνισμό στον οποίο θα μπορούσαν να επιδοθούν εάν παρείχαν χωριστά τις ίδιες υπηρεσίες.

(32) Η Intercontainer είναι μια από τις σημαντικότερες επιχειρήσεις συνδυασμένων μεταφορών στην Ευρώπη. Επίσης, οι BR και SNCF διατηρούν δεσπόζουσα θέση στην αγορά παροχής των σιδηροδρομικών υπηρεσιών που είναι απαραίτητες στις επιχειρήσεις συνδυασμένων μεταφορών, στο Ηνωμένο Βασίλειο και τη Γαλλία αντίστοιχα.

(33) Επομένως, οι προνομιούχες σχέσεις μεταξύ των μητρικών εταιρειών και των κοινών θυγατρικών τους εταιρειών υπάρχει κίνδυνος να θέσουν τις άλλες εταιρείες συνδυασμένων μεταφορών σε μειονεκτική ανταγωνιστική θέση όσον αφορά την εξασφάλιση των απαραίτητων σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

(34) Επίσης, τα συμβαλλόμενα μέρη των συμφωνιών ελέγχουν το μεγαλύτερο μέρος των βαγονιών ειδικής χρήσεως που είναι απαραίτητα για την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών μέσω της σήραγγας, ενώ οι ανεξάρτητοι μεταφορείς δεν θα μπορούσαν να αναλάβουν μόνοι τους παρόμοιες επενδύσεις.

(35) Πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη η σύμβαση χρησιμοποίησης που υπεγράφη μεταξύ της Eurotunnel και των BR/SNCF. Στην προκειμένη περίπτωση, έστω και εάν, σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο, οι BR και SNCF δεν μπορούν να εκμεταλλεύονται όλες τις διαθέσιμες γραμμές δρομολογίων για διεθνείς συρμούς, θα διαθέτουν σημαντικό μέρος των εν λόγω γραμμών δρομολογίων για την εκμετάλλευση διεθνών συρμών και την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους έναντι της Eurotunnel.

(36) Συνεπώς, με βάση την οικονομική ισχύ των ιδρυτικών επιχειρήσεων, η σύσταση της ACI ενέχει τον κίνδυνο να εμποδίσει την πρόσβαση στην αγορά επιχειρήσεων συνδυασμένων σιδηροδρομικών μεταφορών που μπορούν να ανταγωνισθούν την ACI.

β) *Αύξηση των περιορισμών που οφείλονται στην ύπαρξη δικτύων κοινών επιχειρήσεων*

(37) Σε γενικές γραμμές, τα δίκτυα κοινών επιχειρήσεων μπορούν να περιορίσουν αισθητά τον ανταγωνισμό επειδή ενισχύουν τις επιδράσεις των μεμονωμένων κοινών επιχειρήσεων στην εμπορική πολιτική των ιδρυτικών εταιρειών καθώς και στη θέση τρίτων στην αγορά.

Επομένως, η σύσταση μιας τελείως νέας κοινής επιχείρησης ενισχύει συνεχώς τους δεσμούς μεταξύ των ιδρυτικών εταιρειών με τρόπο ώστε να ατονεί ακόμη περισσότερο ο μεταξύ τους ανταγωνισμός. Αυτό συμβαίνει όταν οι ιδρυτικές εταιρείες δημιουργούν διάφορες κοινές επιχειρήσεις για συμπληρωματικές ή μη συμπληρωματικές υπηρεσίες.

(38) Η Επιτροπή κρίνει ότι αυτό συμβαίνει στην παρούσα υπόθεση. Οι BR και SNCF συμμετέχουν σε διαφορετικό βαθμό σε ένα δίκτυο κοινών επιχειρήσεων για την εκμετάλλευση υπηρεσιών στους τομείς των εμπορευματικών και, ιδίως, των συνδυασμένων μεταφορών, καθώς και των επιβατικών μεταφορών.

(39) Ως εκ τούτου, στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών οι BR και SNCF συμμετέχουν από κοινού με άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στο μετοχικό κεφάλαιο της Intercontainer. Επίσης, όσον αφορά τις μεταφορές μέσω της σήραγγας της Μάγχης, οι δύο αυτές επιχειρήσεις συμμετέχουν και στη δημιουργία της European Night Services Ltd που θα ασχολείται με επιβατικές μεταφορές, ενώ η BR συμμετέχει στη σύσταση της Autocare Europe που θα εκτελεί σιδηροδρομικές μεταφορές αυτοκινήτων οχημάτων.

(40) Η δημιουργία της ACI εντάσσεται στο εν λόγω δίκτυο κοινών επιχειρήσεων και περιορίζει ακόμη περισσότερο τον ανταγώνισμό μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών, τα οποία, λόγω των επενδύσεων που έχουν πραγματοποιήσει από κοινού για τα σχέδια αυτά, δεν θα είναι και τόσο διαθετειμένα να ανταγωνισθούν στις εν λόγω ή σε άλλες αγορές.

(41) Οι επιδράσεις του δικτύου αυτού εντείνονται από το γεγονός ότι οι εν λόγω κοινές επιχειρήσεις αποβλέπουν στην παροχή μέσω της σήραγγας της Μάγχης στην οποία οι BR και SNCF διαθέτουν από κοινού πολύ σημαντικό μέρος των υφιστάμενων γραμμών δρομολογίων για διεθνείς συρμούς.

[1] ΕΕ αριθ. L 237 της 24. 8. 1991, σ. 25.

(42) Κατά συνέπεια, από τα στοιχεία που αναφέρονται στα σημεία 29 έως 42 προκύπτει ότι οι συμφωνίες σχετικά με την ACI έχουν ως στόχο και αποτέλεσμα τον περιορισμό του ανταγωνισμού κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου 85 παράγραφος 1.

Δ. Επηρεασμός του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών

(43) Η ACI έχει ως στόχο την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών μεταξύ Ηνωμένου Βασιλείου και Ηπειρωτικής Ευρώπης. Συνεπώς, η εν λόγω συμφωνία επηρεάζει το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών κατά την έννοια του άρθρου 85 παράγραφος 1.

Ε. Άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68

(44) Όπως προκύπτει από τη διατύπωσή του, το άρθρο αυτό εφαρμόζεται για τις συμφωνίες που έχουν ως μόνο αντικείμενο ή αποτέλεσμα:

— την πραγματοποίηση τεχνικών βελτιώσεων

ή

— την τεχνική συνεργασία,

δεδομένου ότι, προς επίτευξη των στόχων αυτών, οι επιχειρήσεις διαθέτουν τα μέσα που αναφέρονται στα στοιχεία α) έως ζ) του εν λόγω άρθρου.

(45) Από την κοινοποίηση των εν λόγω επιχειρήσεων προκύπτει ότι ο κύριος στόχος της κοινής επιχείρησης είναι η παροχή υπηρεσιών στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών, καθώς και συναφών υπηρεσιών μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και Ηπειρωτικής Ευρώπης.

(46) Επίσης, η κοινή επιχείρηση έχει τρεις εμπορικούς σκοπούς:

— να αξιοποιήσει τις εμπορικές δυνατότητες που προσφέρει η έναρξη της λειτουργίας της σήραγγας της Μάγχης όσον αφορά τη μεταφορά προϊόντων σε εμπορευματοκιβώτια,

— να επιτρέψει στις BR και SNCF να εκμεταλλευθούν τους διεθνείς συρμούς που διέρχονται μέσω της σήραγγας της Μάγχης, σύμφωνα με τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από τη σύμβαση χρησιμοποίησης την οποία υπέγραψαν με την Eurotunnel,

— να αναλάβουν από κοινού χρηματοοικονομικούς κινδύνους που συνδέονται με την εκμετάλλευση τακτικών σιδηροδρομικών δρομολογίων ευθύς αμέσως με τη θέση σε λειτουργία της σήραγγας της Μάγχης.

(47) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κρίνει ότι η συμφωνία ACI δεν έχει ως μόνο αντικείμενο ή αποτέλεσμα την πραγματοποίηση τεχνικών βελτιώσεων ή την τεχνική συνεργασία, και ότι δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις που προβλέπει το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68.

ΣΤ. Άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68

α) *Συμβολή στην οικονομική άνοδο*

(48) Η έναρξη της λειτουργίας της σήραγγας της Μάγχης προσφέρει νέες δυνατότητες στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τις εταιρείες συνδυασμένων μεταφορών.

Στο πλαίσιο αυτό, η σύσταση της ACI θεωρείται ως μέτρο που αποσκοπεί στην αξιοποίηση των δυνατοτήτων αυτών με την παροχή νέων μεταφορικών υπηρεσιών.

(49) Η άσκηση ενοποιημένων δραστηριοτήτων από την ACI αποτελεί ειδικά σημαντικό παράγοντα για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών.

(50) Επίσης, αν και η δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των τρόπων μεταφοράς δεν είναι πλήρως αποδεδειγμένη, οι υπηρεσίες που παρέχει η ACI μπορούν, σε ορισμένες περιστάσεις, να εντείνουν τον ανταγωνισμό ως προς τις θαλάσσιες μεταφορές.

(51) Συνεπώς, η σύσταση της ACI μπορεί γενικά να επιτύχει περαιτέρω οικονομική πρόοδο.

β) *Τα πλεονεκτήματα για τους χρήστες*

(52) Οι χρήστες αποκομίζουν άμεσο όφελος από τη δημιουργία της ACI η οποία παρέχει υπηρεσίες που δεν υπήρχαν προηγουμένως.

γ) *Ο απαραίτητος χαρακτήρας των περιορισμών του ανταγωνισμού*

(53) Πρέπει να υπενθυμιστεί ότι μεταξύ των μητρικών εταιρειών, συγκαταλέγεται η Intercontainer, σημαντική επιχείρηση συνδυασμένων μεταφορών που παρέχει επί σειρά ετών υπηρεσίες σε ευρωπαϊκή κλίμακα και θα μπορούσε, ως εκ τούτου, να θεωρηθεί ότι είναι σε θέση να παράσχει αυτόνομα νέες υπηρεσίες μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ηπειρωτικής Ευρώπης.

(54) Επίσης, βάσει των διατάξεων του άρθρου 10 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ, οι BR και SNCF έχουν επίσης τη δυνατότητα να παρέχουν αυτόνομα διεθνείς υπηρεσίες στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών.

(55) Εντούτοις, ενδείκνυται να ληφθούν υπόψη οι ιδιαιτερότητες της προκειμένης περίπτωσης και κυρίως το γεγονός ότι πρόκειται για εντελώς νέες υπηρεσίες των οποίων η αποτελεσματικότητα απαιτεί την άμεση διάθεση συρμών οι οποίοι να εξυπηρετούν διάφορα τακτικά δρομολόγια, πράγμα που συνεπάγεται σοβαρούς χρηματοοικονομικούς κινδύνους, τους οποίους μια επιχείρηση δεν μπορεί να αναλάβει εξ ιδίων.

(56) Επίσης, η από κοινού χρησιμοποίηση της τεχνογνωσίας και των υλικών και ανθρώπινων πόρων των εν λόγω τριών επιχειρήσεων αποτελεί σημαντικό πλεονέκτημα για την εξασφάλιση τακτικών υπηρεσιών μετά την έναρξη της λειτουργίας της σήραγγας της Μάγχης.

(57) Ωστόσο, είναι σκόπιμο να επιβάλει η Επιτροπή όρους προκειμένου να περιορισθούν κατά το δυνατόν οι περιορισμοί του ανταγωνισμού και να εξασφαλισθεί ιδιαίτερα η παρουσία στην αγορά επιχειρήσεων συνδυασμένων μεταφορών ανταγωνιστικών της ACI.

(58) Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι περιορισμοί του ανταγωνισμού που προκύπτουν από την ίδρυση της ACI είναι αναγκαίοι, τουλάχιστον κατά τη διάρκεια μιας μεταβατικής περιόδου, λαμβάνοντας υπόψη την ιδιάζουσα κατάσταση της υπό εξέταση αγοράς.

δ) *Έλλειψη δυνατότητας κατάργησης του ανταγωνισμού*

(59) Στην Ευρώπη υπάρχουν ήδη επιχειρήσεις μεταφορών εκτός από την ACI και την Intercontainer που μπορούν να παράσχουν τις ίδιες υπηρεσίες με τις εταιρείες αυτές. Συνεπώς, η δημιουργία της ACI δεν καταργεί τον ανταγωνισμό σε σημαντικό μέρος της εν λόγω αγοράς.

Ζ. **Προϋποθέσεις εφαρμογής της απαλλαγής**

(60) Βάσει των διατάξεων του άρθρου 13 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68, η απόφαση για τη χορήγηση απαλλαγής πρέπει να ορίζει την χρονική περίοδο κατά την οποία εφαρμόζεται και να συνοδεύεται από όρους και υποχρεώσεις.

(61) Οι επιχειρήσεις συνδυασμένων μεταφορών κρίνουν γενικά ότι μια περίοδος πέντε ετών είναι αναγκαία για να δημιουργηθεί και να εξασφαλισθεί η βιωσιμότητα νέων υπηρεσιών.

(62) Επίσης, η περίοδος αυτή φαίνεται απαραίτητη για να εξασφαλισθεί η μεταφορά τεχνογνωσίας από τις μητρικές εταιρείες, ιδίως από την Intercontainer, στην κοινή θυγατρική εταιρεία.

(63) Τέλος, πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι οι όροι λειτουργίας της αγοράς μπορούν να τροποποιηθούν ουσιωδώς κατά τα προσεχή έτη και, ως εκ τούτου, είναι αδύνατο να προβλεφθεί με βεβαιότητα η κατάσταση του ανταγωνισμού μετά την παρέλευση πενταετίας.

(64) Επομένως, η Επιτροπή κρίνει ότι η διάρκεια της απαλλαγής θα μπορεί να ορισθεί σε πέντε χρόνια, αρχής γενομένης από την ημερομηνία της έναρξης λειτουργίας της σήραγγας της Μάγχης στις εμπορικές αμαξοστοιχίες.

(65) Ωστόσο, η χορήγηση απαλλαγής πρέπει να υπόκειται σε ορισμένες προϋποθέσεις ώστε να αποφευχθεί το ενδεχόμενο οι περιορισμοί του ανταγωνισμού να υπερβαίνουν το απολύτως αναγκαίο.

(66) Προς το σκοπό αυτό, οι επιχειρήσεις εμπορευματικών μεταφορών και οι άλλες εταιρείες συνδυασμένων μεταφορών πρέπει καταρχάς να είναι σε θέση να εξασφαλίσουν από την BR και την SNCF τις ίδιες απαραίτητες σιδηροδρομικές υπηρεσίες με εκείνες που παρέχουν στην ACI.

(67) Επίσης, οι BR και FME πρέπει να δεχθούν να εκμισθώνουν σε οποιοδήποτε μεταφορέα ή επιχείρηση εμπορευματικών μεταφορών τα βαγόνια ειδικής χρήσεως που δεν χρησιμοποιούνται για περίοδο έξι τουλάχιστον μηνών, στο πλαίσιο συμβάσεων ελάχιστης διάρκειας έξι μηνών, ώστε οι μεταφορείς αυτοί να είναιι σε θέση να ανταγωνιστούν την ACI στον τομέα της παροχής μεταφορικών υπηρεσιών μέσω της σήραγγας. Στο πλαίσιο αυτό, δεν πρέπει να δίδεται προτεραιότητα στα αιτήματα των θυγατρικών ή συνδεδεμένων υπηρεσιών.

(68) Εντούτοις, λόγω της ειδικής χρήσεως των βαγονιών, μπορεί να δοθεί προτεραιότητα στην παροχή υπηρεσιών μέσω της σήραγγας,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 και το άρθρο 53 παράγραφος 3 της συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, οι διατάξεις του άρθρου 85 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 53 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ κηρύσσονται ανεφάρμοστες για περίοδο πέντε ετών από την ημερομηνία ενάρξεως λειτουργίας της σήραγγας της Μάγχης σε συρμούς εμπορευματικών μεταφορών, όσον αφορά τις συμφωνίες μεταξύ της British Railways Board, της Société Nationale des Chemins de Fer Français και της Intercontainer σχετικά με την Allied Continental Intermodal Services Ltd.

Άρθρο 2

Η απαλλαγή που αναφέρεται στο άρθρο 1 συνοδεύεται από τους ακόλουθους όρους:

α) οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που συμμετέχουν στη συμφωνία ACI πρέπει να παρέχουν αδιακρίτως σε κάθε επιχείρηση εμπορευματικών μεταφορών ή εταιρεία συνδυασμένων μεταφορών τις ίδιες σιδηροδρομικές υπηρεσίες που παρέχουν στη θυγατρική τους εταιρεία ACI·

β) οι BR και FME πρέπει να εκμισθώνουν σε κάθε μεταφορέα ή επιχείρηση εμπορευματικών μεταφορών τα βαγόνια ειδικής χρήσεως που διαθέτουν για τις μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων μέσω της σήραγγας της Μάγχης, και τα οποία δεν χρησιμοποιούνται για περίοδο τουλάχιστον έξι μηνών, στο πλαίσιο συμβάσεων ελάχιστης διάρκειας έξι μηνών. Τα μέρη της συμφωνίας δεν πρέπει να δίδουν προτεραιότητα στις θυγατρικές ή συνδεδεμένες εταιρείες αλλά μπορούν να δίδουν προτεραιότητα στις επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες μέσω της σήραγγας της Μάγχης.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στις ακόλουθες επιχειρήσεις:

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

SNCF
88, rue Saint Lazare
F-75009 Paris.

Intercontainer
85, rue de France
B- 1070 Bruxelles.

Βρυξέλλες, 27 Ιουλίου 1994.

Για την Επιτροπή

Karel VAN MIERT

Μέλος της Επιτροπής