ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ (τρίτο πενταμελές τμήμα) της 22ας Οκτωβρίου 1996 *

Στις συνεκδικαζόμενες υποθέσεις Τ-79/95 και Τ-80/95,

Société nationale des chemins de fer français, δημόσια επιχείρηση γαλλικού δικαίου με έδρα το Παρίσι, εκπροσωπουμένη από τις Barbara Rapp-Jung και Nathalie Flandin, δικηγόρους Βρυξελλών, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον δικηγόρο Victor Elvinger, 31, rue d'Eich,

προσφεύγουσα στην υπόθεση Τ-79/95,

και

British Railways Board, εταιρία αγγλικού δικαίου με έδρα το Λονδίνο, εκπροσωπουμένη από τον Thomas Sharpe, QC, του δικηγορικού συλλόγου Αγγλίας και Ουαλλίας, ενεργούντα κατ' εντολή του Alexandre R. M. Nourry, solicitor, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον δικηγόρο Jean Hoss, 15, Côte d'Eich,

προσφεύγουσα στην υπόθεση Τ-80/95,

υποστηριζόμενες από

το **Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας,** εκπροσωπούμενο από τις Lindsey Nicoll και Stephanie Ridley, του Treasury Solicitor's Department, επικουρούμενες από τους K. P. E. Lasok, barrister του Gray's Inn, και Kenneth Parker, QC, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο την Πρεσβεία του Ηνωμένου Βασιλείου, 14, boulevard Roosevelt,

* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική και η γαλλική.

και

την **Channel Tunnel Group Ltd,** εταιρία αγγλικού δικαίου, με έδρα το Λονδίνο,

την **France Manche SA,** εταιρία γαλλικού δικαίου, με έδρα το Παρίσι,

που έχουν συστήσει από κοινού την

Eurotunnel, συμμετοχική εταιρία, με έδρα το Λονδίνο,

εκπροσωπούμενες από την Christine Héron Schwaighofer και τον Christian Roth, δικηγόρους Παρισιού, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον δικηγόρο Aloyse May, 31, Grand-rue,

της **British Railways Board** υποστηριζομένης και από την

European Passenger Services Ltd, εταιρία αγγλικού δικαίου, με έδρα το Λονδίνο, εκπροσωπουμένη από τον Thomas Sharpe, QC, του δικηγορικού συλλόγου Αγγλίας και Ουαλλίας, ενεργούντα κατ' εντολήν του Alexandre R. M. Nourry, solicitor, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον δικηγόρο Jean Hoss, 15, Côte d'Eich

παρεμβαίνοντες,

κατά

Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπουμένης από τον Francisco Enrique González Díaz και την Carmel O'Reilly, μέλη της Νομικής Υπηρεσίας, και τον Guy Charrier, υπάλληλο κράτους μέλους αποσπασμένο στην Επιτροπή, με αντίληπτο στο Λουξεμβούργο τον Carlos Gómez de la Cruz, μέλος της Νομικής Υπηρεσίας, Centre Wagner, Kirchberg,

καθής,

που έχουν ως αντικείμενο την ακύρωση της αποφάσεως 94/894/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 13ης Δεκεμβρίου 1994, σχετικά με διαδικασία δυνάμει του άρθρου 85 της Συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 53 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ (IV/32.490 — Eurotunnel) (ΕΕ L 354, σ. 66), και, επικουρικώς, των όρων που θέτει το άρθρο 2, στοιχείο Α', της αποφάσεως αυτής,

ΤΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ
(τρίτο πενταμελές τμήμα),

συγκείμενο από τους C. P. Briët, πρόεδρο, B. Vesterdorf, P. Lindh, A. Potocki και J. L. Cooke, δικαστές,

γραμματέας: J. Palacio González, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της προφορικής διαδικασίας της 25ης Ιουνίου 1996,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

Ιστορικό της διαφοράς

1 Με συμφωνία που υπογράφηκε στις 12 Φεβρουαρίου 1986, η Γαλλική Δημοκρατία και το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας (στο εξής: Ηνωμένο Βασίλειο) ανέλαβαν τη δέσμευση να επιτρέψουν την κατασκευή και την εκμετάλλευση από ιδιώτες παραχωρησιούχους σιδηροδρομικής συνδέσεως υπό τη Μάγχη (στο εξής: μόνιμη σύνδεση ή σήραγγα) μεταξύ του Fréthun στο Pas-de-Calais και του Cheriton στο Kent.

2 Δυνάμει συμβάσεως που υπογράφηκε στις 14 Μαρτίου 1986, ο Υφυπουργός Μεταφορών του Ηνωμένου Βασιλείου και ο Υπουργός Πολεοδομίας, Οικισμού και Μεταφορών της Γαλλίας παραχώρησαν στις εταιρίες Channel Tunnel Group και France Manche το δικαίωμα κατασκευής και εκμεταλλεύσεως της σήραγγας υπό τη Μάγχη. Προς τούτο συνέστησαν συμμετοχική εταιρία με την επωνυμία Eurotunnel. Η διάρκεια της παραχωρήσεως ορίστηκε αρχικά σε 55 έτη και παρατάθηκε το 1994 σε 65 έτη.

3 Το παράρτημα Ι της συμβάσεως παραχωρήσεως προβλέπει τους όρους εκμεταλλεύσεως υπηρεσίας συρμών τύπου «σαΐτας» μεταξύ Fréthun και Cheriton (στο εξής: συρμοί τύπου σαΐτας). Η Channel Tunnel Group Ltd και η France Manche SA (στο εξής: Eurotunnel), ως παραχωρησιούχοι, έχουν την υποχρέωση να διασφαλίζουν το ελάχιστο όριο συχνότητας συρμών τύπου σαΐτας που ορίζει η σύμβαση (άρθρο A.I.32 της συμβάσεως παραχωρήσεως). Εξάλλου, από τις διατάξεις του παραρτήματος Ι της συμβάσεως παραχωρήσεως προκύπτει ότι η σήραγγα θα χρησιμοποιείται επίσης για να εξασφαλίζει τη διέλευση διεθνών συρμών των σιδηροδρομικών εταιριών εκτός της Eurotunnel μεταξύ των πόλεων που βρίσκονται στο Ηνωμένο Βασίλειο και των πόλεων που βρίσκονται στην Ηπειρωτική Ευρώπη (στο εξής: διεθνείς συρμοί).

4 Στις 29 Ιουλίου 1987, η Eurotunnel, αφενός, και οι προσφεύγουσες, αφετέρου, συνήψαν σύμβαση για τη χρήση της μόνιμης συνδέσεως (στο εξής: σύμβαση). Η σύμβαση συνήφθη στο πλαίσιο και για τη διάρκεια της παραχωρήσεως την οποία εξασφάλισε η Eurotunnel.

5 Κατά το άρθρο 6.2 αυτής, οι προσφεύγουσες «θα έχουν καθ' όλη τη διάρκεια της (...) συμβάσεως το δικαίωμα να χρησιμοποιούν το πενήντα τοις εκατό (50 %) της μεταφορικής ικανότητος της μόνιμης συνδέσεως, ανά ώρα και προς κάθε κατεύθυνση (...), εκτός αν συμφωνήσουν να παραιτηθούν από μέρος των δικαιωμάτων τους, ενώ κάθε άρνηση πρέπει να δικαιολογείται». Η απομένουσα μεταφορική ικανότητα της σήραγγας, υπολογιζόμενη σε σταθερά δρομολόγια ανά ώρα, παραμένει στη διάθεση της Eurotunnel, διαχειρίστριας της υποδομής. Ως αντιπαροχή για τη χρήση της μόνιμης συνδέσεως, οι προσφεύγουσες πρέπει να καταβάλλουν στην Eurotunnel τέλη χρήσεως που περιλαμβάνουν ένα πάγιο και ένα μεταβλητό στοιχείο υπολογιζόμενο ανάλογα με την πραγματική κυκλοφορία, το οποίο θα μειώνεται προοδευτικά. Κατά τα δώδεκα πρώτα έτη της χρήσεως, τα εν λόγω τέλη δεν μπορούν να είναι κατώτερα από ορισμένο όριο. Σύμφωνα με το άρθρο 10 της συμβάσεως, οι προσφεύγουσες πρέπει να επιστρέψουν στην Eurotunnel μέρος των δαπανών εκμεταλλεύσεως της μόνιμης συνδέσεως, όπως καταγράφονται στο παράρ-

τημα V. Αναλαμβάνουν άλλωστε τη δέσμευση να προβούν σε σημαντικές επενδύσεις για την προσαρμογή των αντίστοιχων σιδηροδρομικών υποδομών τους καθόσον είναι αναγκαίο για τη χρήση της σήραγγας, καθώς και να διαθέτουν το ειδικό υλικό που είναι κατάλληλο για τη χρήση αυτή.

6 Στις 2 Νοεμβρίου 1987 η Eurotunnel, κατόπιν συμφωνίας με τις προσφεύγουσες, κοινοποίησε τη σύμβαση στην Επιτροπή προκειμένου να κηρυχθεί ως μη εφαρμοστέα η απαγόρευση του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) 1017/68 του Συμβουλίου, της 19ης Ιουλίου 1968, περί εφαρμογής των κανόνων του ανταγωνισμού στους τομείς των σιδηροδρομικών, οδικών και πλωτών μεταφορών (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 86, στο εξής: κανονισμός 1017/68). Η Επιτροπή δημοσίευσε περίληψη της κοινοποιήσεως στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* της 16ης Νοεμβρίου 1988 (ΕΕ C 292, σ. 2) σύμφωνα με το άρθρο 12, παράγραφος 2, του κανονισμού 1017/68. Αποφάσισε να αφήσει να παρέλθει η προθεσμία των 90 ημερών που προβλέπεται από το άρθρο 12, παράγραφος 3, του εν λόγω κανονισμού, χωρίς να εγείρει σοβαρές αμφιβολίες, χορηγώντας έτσι απαλλαγή τριών ετών από την ημερομηνία της δημοσιεύσεως στην Επίσημη Εφημερίδα της περιλήψεως της κοινοποιήσεως.

7 Με έγγραφο της 25ης Ιανουαρίου 1989, η Eurotunnel ζήτησε από την Επιτροπή ρητή απόφαση περί απαλλαγής για διάρκεια ίση προς τη διάρκεια ισχύος της συμβάσεως. Η Επιτροπή δημοσίευσε περίληψη της αιτήσεως αυτής στην Επίσημη Εφημερίδα της 17ης Ιουλίου 1990 (ΕΕ C 176, σ. 2), σύμφωνα με το άρθρο 26, παράγραφος 3, του κανονισμού 1017/68.

8 Στις 20 Σεπτεμβρίου 1991, η Eurotunnel κοινοποίησε υπόμνημα στην Επιτροπή με το οποίο εξήγησε ότι οι διατάξεις της συμβάσεως συμφωνούσαν προς το άρθρο 2 του κανονισμού 1017/68.

9 Με έγγραφο της 28ης Φεβρουαρίου 1994, η Επιτροπή ζήτησε από τη Société nationale des chemins de fer français (στο εξής: SNCF) να της κοινοποιήσει «τις προβλέψεις όσον αφορά την κυκλοφορία επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ

του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ηπειρωτικής Ευρώπης κατά τα δώδεκα πρώτα έτη εκμεταλλεύσεως της σήραγγας» καθώς και «τον αριθμό των δρομολογίων, ανάλογα με τις ώρες της ημέρας, που [οι προσφεύγουσες είχαν την πρόθεση] να χρησιμοποιήσουν για να καλύψουν την κυκλοφορία αυτή». Με έγγραφο της 29ης Μαρτίου 1994, η SNCF απάντησε τα εξής: «Στο πλαίσιο των δώδεκα ετών και εντός των ορίων που συνεπάγονται κατ' ανάγκη τέτοιες προβλέψεις, η αναγκαία μεταφορική ικανότητα για την εξασφάλιση του συνόλου της κυκλοφορίας αυτής αντιπροσωπεύει κατά μέσον όρο το 75 % περίπου της ικανότητας που παραχωρεί στις προσφεύγουσες η σύμβαση χρήσεως που συνήφθη με την Eurotunnel. Στο ποσοστό αυτό συνεκτιμώνται τα διάφορα χαρακτηριστικά όσον αφορά τις ταχύτητες των διαφορετικών τύπων κυκλοφορίας εντός της σήραγγας. Το μέσο ποσοστό του 75 % μπορεί άλλωστε να ποικίλλει πέριξ του αριθμού αυτού ανάλογα με τα χρονικά σημεία της ημέρας, χωρίς να είναι προς το παρόν δυνατόν να δοθούν ακριβέστερα στοιχεία, λαμβανομένης υπόψη της αβεβαιότητας ως προς τη μορφή της ζητήσεως.»

10 Με έγγραφο της 2ας Μαΐου 1994, η Επιτροπή κοινοποίησε στις προσφεύγουσες το σχέδιο νέας ανακοινώσεως που είχε την πρόθεση να δημοσιεύσει στην Επίσημη Εφημερίδα όσον αφορά την ενδεχόμενη χορήγηση απαλλαγής για τη σύμβαση. Η SNCF διατύπωσε παρατηρήσεις επί του σχεδίου αυτού με έγγραφα της 19ης Μαΐου και της 13ης Ιουνίου 1994. Η British Railways Board (στο εξής: BR) έπραξε το ίδιο με έγγραφο της 14ης Ιουνίου 1994.

11 Στην Επίσημη Εφημερίδα της 30ής Ιουλίου 1994 (ΕΕ C 210, σ. 15), η Επιτροπή δημοσίευσε ανακοίνωση σύμφωνα με το άρθρο 19, παράγραφος 3, του κανονισμού 17 του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1962, πρώτου κανονισμού εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης (ΕΕ ειδ. έκδ. 08/001, σ. 25, στο εξής: κανονισμός 17), και με το άρθρο 26, παράγραφος 3, του κανονισμού 1017/68. Στην ανακοίνωση αυτή (σημείο 19), η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι συνθήκες λειτουργίας του τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών μεταβλήθηκαν αισθητά με την έκδοση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων (ΕΕ L 237, σ. 25, στο εξής: οδηγία 91/440). Η ανακοίνωση υπογραμμίζει στη συνέχεια (σημείο 21) ότι η σύμβαση έχει δύο διαφορετικές πτυχές: αφενός, κατανομή των δυνατοτήτων της υποδομής, που εμπίπτει στον κανονισμό 17, και, αφετέρου, κατανομή της αγοράς μεταφορών, που εμπίπτει

στον κανονισμό 1017/68. Αναφέρει (σημείο 24) μείωση κατά 20 % των δρομολογίων ανά ώρα που έχουν παραχωρηθεί στις προσφεύγουσες προκειμένου να χορηγηθεί στη σύμβαση απαλλαγή δυνάμει του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης ΕΚ.

12 Η οδηγία 91/440, στην οποία παραπέμπει η από 30 Ιουλίου 1994 ανακοίνωση της Επιτροπής, εισάγει δύο καινοτομίες προκειμένου να βελτιώσει την αποτελεσματικότητα και την ανταγωνιστικότητα του κοινοτικού δικτύου των σιδηροδρόμων. Αφενός, προβλέπει διαχωρισμό από λογιστικής πλευράς των δραστηριοτήτων που αφορούν την εκμετάλλευση των υπηρεσιών μεταφορών από τις δραστηριότητες που αφορούν τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής (άρθρο 6). Αφετέρου, αποσκοπεί εν τινι μέτρω στην προώθηση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον σιδηροδρομικό τομέα. Έτσι, με το άρθρο 10, καθιερώνει υπέρ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, από 1ης Ιανουαρίου 1993 και υπό ορισμένες προϋποθέσεις, δικαίωμα προσβάσεως στις σιδηροδρομικές υποδομές που βρίσκονται εντός της Κοινότητος. Στη συνέχεια, το Συμβούλιο εξέδωσε ακόμη την οδηγία 95/19/ΕΚ, της 19ης Ιουνίου 1995, για τη χορήγηση δικαιώματος χρήσεως της σιδηροδρομικής υποδομής και την χρέωση τελών υποδομής (ΕΕ L 143, σ. 75, στο εξής: οδηγία 95/19).

13 Με έγγραφα της 11ης και της 14ης Οκτωβρίου 1994, η Επιτροπή πληροφόρησε την SNCF και την BR ότι είχε την πρόθεση να μειώσει τις μεταφορικές ικανότητες που είχαν διατεθεί στις προσφεύγουσες κατά 25 και όχι κατά 20 %, κατόπιν παρατηρήσεων που της υπέβαλαν δέκα ενδιαφερόμενοι τρίτοι. Οι προσφεύγουσες διατύπωσαν παρατηρήσεις επί της εν λόγω προθέσεως της Επιτροπής με έγγραφα της 19ης Οκτωβρίου 1994.

Η επίδικη απόφαση

14 Η Επιτροπή εξέδωσε την επίδικη απόφαση στις 13 Δεκεμβρίου 1994. Η απόφαση αυτή (σημείο 49) στηρίζεται στον κανονισμό 1017/68, στο μέτρο που η σύμβαση αφορά τις υπηρεσίες μεταφορών, και στον κανονισμό 17, στο μέτρο που αφορά τη διάθεση των δυνατοτήτων της υποδομής.

15 Η απόφαση διακρίνει μεταξύ των διαφόρων επίμαχων αγορών (σημεία 51 έως 67):

— αφενός, την αγορά κατανομής δρομολογίων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στη σήραγγα, ενόψει του γεγονότος ότι η σήραγγα της Μάγχης συνιστά σημαντική διευκόλυνση για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που επιθυμούν να παράσχουν μεταφορικές υπηρεσίες μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ηπειρωτικής Ευρώπης, ενώ γεωγραφικά η αγορά αυτή περιορίζεται στη σήραγγα και στις ζώνες προσβάσεως σ'αυτήν·

— αφετέρου, διάφορες αγορές διεθνών επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ Ηνωμένου Βασιλείου και Ηπειρωτικής Ευρώπης.

16 Εκθέτει στη συνέχεια (σημεία 69 έως 84) τους εξής δύο περιορισμούς του ανταγωνισμού που απορρέουν από τη σύμβαση.

17 Στις αγορές μεταφορών, η σύμβαση καθιερώνει κατανομή των αγορών μεταξύ, αφενός, της Eurotunnel, που επικεντρώνεται στην εκμετάλλευση των συρμών τύπων σαΐτας, και, αφετέρου, των προσφευγουσών, που εκμεταλλεύονται διεθνείς συρμούς μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων. Λαμβανομένου υπόψη ότι κάθε συμβαλλόμενο μέρος μπορεί νομίμως να εκμεταλλεύεται τις υπηρεσίες που έχουν παραχωρηθεί στο έτερο μέρος, η εν λόγω κατανομή της αγοράς περιορίζει τον ανταγωνισμό μεταξύ της Eurotunnel και των προσφευγουσών.

18 Επί της αγοράς κατανομής δρομολογίων ανά ώρα για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στη σήραγγα της Μάγχης, η σύμβαση παρέχει στις προσφεύγουσες τη δυνατότητα να διαθέτουν ανά πάσα στιγμή το 50 % της μεταφορικής ικανότητας της σήραγγας. Λαμβανομένου υπόψη ότι, κατά τους όρους της συμβάσεως, το ήμισυ της μεταφορικής ικανότητας της σήραγγας προορίζεται αποκλειστικά για τις υπηρεσίες συρμών τύπου σαΐτας και ότι το άλλο ήμισυ για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων, οι

προσφεύγουσες διαθέτουν στην ουσία το 100 % των διαθεσίμων δρομολογίων για την τελευταία αυτή κατηγορία μεταφορών. Συνεπώς, άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ανταγωνιζόμενες τις προσφεύγουσες, δεν μπορούν να εξασφαλίσουν από τον διαχειριστή της υποδομής τα δρομολόγια που είναι απαραίτητα για την εκμετάλλευση των διεθνών επιβατικών ή εμπορευματικών συρμών.

19 Η απόφαση κηρύσσει τις διατάξεις του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης, του άρθρου 2, του κανονισμού 1017/68 και του άρθρου 53, παράγραφος 1, της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ ως μη έχουσες εφαρμογή για περίοδο 30 ετών, αρχής γενομένης από τις 16 Νοεμβρίου 1991. Επειδή η Επιτροπή θεωρεί ότι η αποκλειστική παραχώρηση στις προσφεύγουσες όλων των διαθεσίμων δρομολογίων των διεθνών συρμών δεν είναι απαραίτητη για να μπορέσουν οι εταιρίες αυτές να προσφέρουν τις μεταφορικές τους υπηρεσίες και να συμβάλουν στην υλοποίηση του σχεδίου (σημείο 102 της επίδικης αποφάσεως), εξαρτά την απαλλαγή από όρους και υποχρεώσεις.

20 Οι όροι (στο εξής: επίδικοι όροι) διαλαμβάνονται στο άρθρο 2, στοιχείο Α, της επίδικης αποφάσεως:

«α) Κατ' εφαρμογήν του άρθρου 6.2 της σύμβασης χρήσης, η BR και η SNCF δεν μπορούν να αντιταχθούν στην πώληση, εκ μέρους του διαχειριστή της υπό εξέταση υποδομής, προς άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις των δρομολογίων που είναι απαραίτητα για την παροχή υπηρεσιών στον τομέα των διεθνών μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων.

β) Η BR και η SNCF [πρέπει να] μπορούν, εντούτοις, να διαθέτουν δρομολόγια που είναι απαραίτητα για την εξασφάλιση καταλλήλου επιπέδου υπηρεσιών, στη διάρκεια της περιόδου που λήγει στις 31 Δεκεμβρίου 2006, ήτοι μέχρι το 75 % προς κάθε κατεύθυνση της σήραγγας, που προορίζονται αποκλειστικά για διεθνείς συρμούς επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών, προκειμένου οι εταιρίες αυτές και οι θυγατρικές τους να παρέχουν υπηρεσίες.

γ) Κατά τη διάρκεια της περιόδου του στοιχείου β', οι άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ενώσεις σιδηροδρομικών επιχειρήσεων πρέπει να μπορούν να χρησιμοποιούν τουλάχιστον το 25 % των δρομολογίων της σήραγγας προς κάθε κατεύθυνση για την εκμετάλλευση των διεθνών συρμών επιβατών και εμπορευμάτων.

δ) Οι όροι των στοιχείων β' και γ' δεν εμποδίζουν την BR και την SNCF να χρησιμοποιούν, στη διάρκεια της περιόδου του στοιχείου β', άνω του 75 % των δρομολογίων, εάν οι άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δεν χρησιμοποιούν το 25 % των υπόλοιπων δρομολογίων.

ε) Οι όροι των στοιχείων β' και γ' δεν εμποδίζουν επίσης τις άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να χρησιμοποιούν, στη διάρκεια της περιόδου του στοιχείου β', άνω του 25 % των δρομολογίων, εάν η BR και η SNCF δεν χρησιμοποιούν το 75 % των δρομολογίων που προορίζονται γι' αυτές.

στ) Οι εν λόγω προσαρμογές δεν πρέπει, εντούτοις, να περιορίζουν το δικαίωμα της BR και της SNCF να χρησιμοποιούν, εάν παραστεί ανάγκη, κατά τη διάρκεια της περιόδου του στοιχείου β' μέχρι το 75 % των δρομολογίων που προορίζονται για τους διεθνείς συρμούς ούτε το δικαίωμα των άλλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων να χρησιμοποιούν μέχρι το 25 % της [εν λόγω] μεταφορικής ικανότητας.

ζ) Το ποσοστό των δρομολογίων που προορίζονται αποκλειστικά για την BR και την SNCF επανεξετάζεται από την Επιτροπή πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2006.»

Διαδικασία και αιτήματα των διαδίκων

21 Με δικόγραφα που κατέθεσαν στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου στις 7 και 8 Μαρτίου 1995, αντιστοίχως, η SNCF και η BR άσκησαν τις υπό κρίση προσφυγές.

22 Η κάθε προσφεύγουσα υπέβαλε επίσης αίτηση αναστολής εκτελέσεως του άρθρου 2, στοιχείο Α, της προσβαλλομένης αποφάσεως, δυνάμει των άρθρων 185 και 186 της Συνθήκης. Με διάταξη του Προέδρου του Πρωτοδικείου της 12ης Μαΐου 1995 (Τ-79/95 R και Τ-80/95 R, SNCF και British Railways κατά Επιτροπής, Συλλογή 1995, σ. II-1433), οι αιτήσεις απορρίφθηκαν και ο Πρόεδρος επιφυλάχθηκε ως προς τα δικαστικά έξοδα.

23 Με δικόγραφα που κατέθεσαν στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου στις 31 Ιουλίου 1995 και στις 18 Αυγούστου 1995, αντιστοίχως, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Eurotunnel ζήτησαν να παρέμβουν υπέρ των προσφευγουσών στις δύο υποθέσεις. Με δικόγραφο που κατέθεσε στις 18 Αυγούστου 1995, η European Passenger Services Ltd (στο εξής: EPS) ζήτησε να παρέμβει υπέρ της προσφεύγουσας στην υπόθεση Τ-80/95. Οι προσφεύγουσες ζήτησαν ορισμένα στοιχεία του δικογράφου

της προσφυγής να τύχουν εμπιστευτικής μεταχειρίσεως έναντι της Eurotunnel. Οι αιτήσεις παρεμβάσεως και οι αιτήσεις περί εμπιστευτικής μεταχειρίσεως έγιναν δεκτές με διατάξεις του Πρωτοδικείου (τρίτο πενταμελές τμήμα) της 18ης Δεκεμβρίου 1995.

24 Οι προσφεύγουσες, καθώς και το Ηνωμένο Βασίλειο και η EPS, ζητούν από το Πρωτοδικείο:

— να ακυρώσει την απόφαση της Επιτροπής·

— επικουρικώς, να ακυρώσει την απόφαση καθόσον επιβάλλει όρους (άρθρο 2, στοιχείο Α')·

— να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.

25 Η Eurotunnel ζητεί από το Πρωτοδικείο να ακυρώσει τη σχετική με την Eurotunnel απόφαση της Επιτροπής της 13ης Δεκεμβρίου 1994 (IV/32.490).

26 Η Επιτροπή ζητεί από το Πρωτοδικείο:

— να απορρίψει τις προσφυγές·

— να καταδικάζει τις προσφεύγουσες στα δικαστικά έξοδα.

27 Κατόπιν εκθέσεως του εισηγητή δικαστή, το Πρωτοδικείο (τρίτο πενταμελές τμήμα) αποφάσισε να προχωρήσει στην προφορική διαδικασία χωρίς προηγούμενη διεξαγωγή αποδείξεων. Κάλεσε ωστόσο τους διαδίκους να απαντήσουν σε ορισμένες γραπτές ερωτήσεις προ της συνεδριάσεως, στις οποίες δόθηκε εμπροθέσμως απάντηση.

28 Οι διάδικοι αγόρευσαν και απάντησαν στις προφορικές ερωτήσεις του Πρωτοδικείου κατά τη συνεδρίαση της 25ης Ιουνίου 1996.

29 Αφού άκουσε τους διαδίκους ως προς το σημείο αυτό κατά τη συνεδρίαση, το Πρωτοδικείο (τρίτο πενταμελές τμήμα) αποφάσισε να συνεκδικάσει τις δύο υποθέσεις προς έκδοση κοινής αποφάσεως.

Επί της ουσίας

Προκαταρκτικές παρατηρήσεις

30 Οι προσφεύγουσες επικαλούνται έξι πανομοιότυπους λόγους για την ακύρωση της αποφάσεως ή, επικουρικώς, των επίδικων όρων. Ο πρώτος λόγος στηρίζεται στο ότι δεν ελήφθη υπόψη το περιεχόμενο του κανονισμού 1017/68, ο δεύτερος σε παράβαση του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης, του άρθρου 2 του κανονισμού 1017/68 και του άρθρου 53, παράγραφος 1, της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ, ο τρίτος σε παράβαση του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης, του άρθρου 5 του κανονισμού 1017/68 και του

άρθρου 53, παράγραφος 3, της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ, ο τέταρτος στην υπέρβαση εξουσίας, ο πέμπτος στην προσβολή των δικαιωμάτων άμυνας και ο έκτος σε παράβαση του άρθρου 190 της Συνθήκης. Η SNCF υποστηρίζει επίσης ότι συντρέχει παράβαση του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 17 και του άρθρου 13, παράγραφος 3, του κανονισμού 1017/68, περί ανακλήσεως απαλλαγής. Τέλος, με τα υπομνήματα παρεμβάσεως, η Eurotunnel διερωτάται ως προς την αρμοδιότητα της Επιτροπής να εκδώσει την επίδικη απόφαση.

31 Το Πρωτοδικείο διαπιστώνει ότι με τον δεύτερο και τον τρίτο λόγο οι προσφεύγουσες ισχυρίζονται κατ' αρχάς ότι η νομική συλλογιστική της Επιτροπής στηρίχθηκε σε πλάνη περί τα πράγματα, οπότε πάσχει όχι μόνον η αξιολόγηση των θιγόντων τον ανταγωνισμό αποτελεσμάτων της συμβάσεως, αλλά και η εξέταση της συμβάσεως αυτής βάσει του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης, του άρθρου 5 του κανονισμού 1017/68 και του άρθρου 53, παράγραφος 3, της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ.

32 Το Πρωτοδικείο κρίνει σκόπιμο να εξετάσει κατ' αρχάς το βάσιμο των σκελών του δεύτερου και του τρίτου λόγου που αφορούν την πλάνη περί τα πράγματα.

Ως προς την προβαλλομένη πλάνη περί τα πράγματα

Συνοπτική έκθεση της επιχειρηματολογίας των διαδίκων

33 Οι προσφεύγουσες ισχυρίζονται ότι η εκτίμηση της Επιτροπής στο σημείο 84 της επίδικης αποφάσεως, κατά την οποία η σύμβαση «έχει ως στόχο και ως αποτέλεσμα τον περιορισμό του ανταγωνισμού τόσο στην αγορά κατανομής του διαθέσιμου χρόνου στις σιδηροδρομικές μεταφορές της Μάγχης όσο και στις αγορές μεταφορών», στηρίζεται στο ότι «το ήμισυ της μεταφορικής ικανότητας της σήραγγας προορίζεται αποκλειστικά για υπηρεσίες συρμών τύπου σαΐτας και το άλλο ήμισυ για διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων» (σημείο 81) και ότι, επομένως, οι προσφεύγουσες διαθέτουν το 100 % των διαθεσίμων δρομολογίων για την τελευταία αυτή κατηγορία μεταφορών (σημείο 82). Υποστηριζόμενες απ' όλους τους παρεμ-

βαίνοντες, οι προσφεύγουσες εμμένουν στο γεγονός ότι η σύμβαση δεν περιέχει καμία διάταξη παραχωρούσα κατ' αποκλειστικότητα το ήμισυ της μεταφορικής ικανότητας της σήραγγας στην Eurotunnel για την εκμετάλλευση των συρμών τύπου σαΐτας και το υπόλοιπο στις προσφεύγουσες για την εκμετάλλευση διεθνών συρμών μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων.

34 Κατά τις προσφεύγουσες, η Επιτροπή στηρίχθηκε σχεδόν αποκλειστικά σε μεμονωμένη δήλωση που περιλαμβάνεται στην κοινοποίηση [σημείο III.1. c (ii) της κοινοποιήσεως] για να καταλήξει σε υποτιθέμενη αδυναμία των τρίτων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων να εξασφαλίσουν δρομολόγια στη σήραγγα προκειμένου να εκμεταλλευθούν διεθνείς συρμούς. Άλλωστε, η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη τις μεταγενέστερες δηλώσεις στις οποίες προέβη η Eurotunnel με το από 20 Σεπτεμβρίου 1991 υπόμνημά της (βλ. ανωτέρω, σκέψη 8) το οποίο αντιφάσκει προς την ερμηνεία της συμβάσεως στην οποία προέβη η Επιτροπή. Οι προσφεύγουσες επισημαίνουν συναφώς ότι το σημείο 3.1.3 του υπομνήματος ορίζει: «η Eurotunnel δεν έχει κανένα συμφέρον να ευνοήσει ένα μέσο μεταφοράς αντί άλλου, εφόσον εξυπηρετούν διαφορετικές ανάγκες. Στην πραγματικότητα, η κατανομή της μεταφορικής ικανότητας θα αποφασιστεί στο μέλλον βάσει της ζητήσεως των χρηστών».

35 Οι προσφεύγουσες παρατηρούν ότι η Eurotunnel θα μπορούσε να παράσχει σε άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις τη δυνατότητα προσβάσεως στη σήραγγα θέτοντας στη διάθεσή τους μέρος της μεταφορικής ικανότητας την οποία διαθέτει. Στην Eurotunnel εναπόκειται, ως διαχειρίστρια της υποδομής, να παρέχει στις τρίτες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι οποίες το ζητούν, τη δυνατότητα προσβάσεως στη σήραγγα. Δεδομένου ότι η Eurotunnel ουδεμία υποχρέωση έχει να παραχωρήσει το 50 % της μεταφορικής ικανότητας την οποία διαθέτει στην υπηρεσία συρμών τύπου σαΐτας, η δυνατότητα των τρίτων επιχειρήσεων να ζητήσουν πρόσβαση στη σήραγγα είναι απολύτως σύμφωνη προς την οικονομία της συμβάσεως.

36 Με τα υπομνήματα παρεμβάσεως (σημείο 4 και σημεία 80 έως 86) καθώς και κατά τη συνεδρίαση, η Eurotunnel ισχυρίστηκε επίσης ότι καμία διάταξη της συμβάσεως δεν επιβάλλει να προορίζεται το 50 % της μεταφορικής ικανότητας που δεν έχει επιφυλαχθεί στις προσφεύγουσες αποκλειστικά για τις

υπηρεσίες συρμών τύπου σαΐτας. Κατά συνέπεια, η σύμβαση δεν εμποδίζει την Eurotunnel να θέσει στη διάθεση τρίτων μέρος της δικής της μεταφορικής ικανότητας για την εκμετάλλευση διεθνών συρμών. Τα τεχνικά όρια της σήραγγας παρέχουν κατά μέσον όρο επαρκώς τη δυνατότητα ικανοποιήσεως των ενδεχομένων αιτήσεων τρίτων. Από νομικής απόψεως, δυνάμει των οδηγιών 91/440 και 95/19, οι τρίτες επιχειρήσεις έχουν εν πάση περιπτώσει δικαίωμα προσβάσεως στις υποδομές των κρατών μελών.

37 Οι προσφεύγουσες φρονούν ότι η περί τα πράγματα πλάνη, που συνίσταται στο να θεωρηθεί ότι διαθέτουν το 100 % των διαθεσίμων δρομολογίων για τους διεθνείς συρμούς στερώντας κατά τον τρόπο αυτό παντελώς τις τρίτες επιχειρήσεις της δυνατότητας εξασφαλίσεως των αναγκαίων δρομολογίων για την κατηγορία αυτή μεταφορών, είχε ως συνέπεια ότι η Επιτροπή επέβαλε με την περί απαλλαγής απόφαση όρους τους οποίους οι προσφεύγουσες χαρακτηρίζουν ως περιττούς και δυσανάλογους.

38 Η Επιτροπή απορρίπτει την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών και των παρεμβαινόντων παραθέτοντας διάφορα έγγραφα, ορισμένα από τα οποία αποδεικνύουν την ύπαρξη κατανομής της αγοράς μεταξύ των προσφευγουσών και της Eurotunnel — σημείο μη εξεταζόμενο στο πλαίσιο του παρόντος λόγου — ενώ άλλα κατατείνουν στην απόδειξη ότι υφίσταται κατανομή της μεταφορικής ικανότητας της σήραγγας ισομερώς μεταξύ των συρμών τύπου σαΐτας και των διεθνών συρμών. Όσον αφορά την υποτιθέμενη αυτή κατανομή της μεταφορικής ικανότητας της σήραγγας η Επιτροπή παραπέμπει ειδικότερα στο σημείο III.1. c (ii) της κοινοποιήσεως.

39 Παραπέμπει επίσης στα σημεία 3.1.1 και 3.1.2 του υπομνήματος της 20ής Σεπτεμβρίου 1991 (βλ. ανωτέρω σκέψη 8), τα οποία ορίζουν τα εξής:

«3.1.1. Δεδομένου ότι η μεταφορική ικανότητα της σήραγγας είναι κατ' ανάγκη περιορισμένη, πρέπει να κατανεμηθεί μεταξύ των δύο τύπων μεταφοράς. Κατά την παρούσα κατανομή, ούτε οι διεθνείς συρμοί ούτε οι συρμοί τύπου σαΐτας μπορούν να χρησιμοποιήσουν πλέον του 50 %.

3.1.2. Η κατανομή αυτή κατά 50/50 δεν είναι οριστική. Εάν η πείρα καταδείξει ότι ένας από τους τύπους μεταφοράς αποτελεί αντικείμενο μεγαλύτερης ζητήσεως, το μέρος της ικανότητας που του αντιστοιχεί μπορεί να αυξηθεί· βλ. το άρθρο 6.2 (i) της συμβάσεως.»

40 Ενόψει των διαφορετικών αυτών στοιχείων, η Επιτροπή φρονεί ότι, δυνάμει της συμβάσεως, το 50 % της μεταφορικής ικανότητας της σήραγγας που δεν παραχωρήθηκε στις προσφεύγουσες πρέπει να χρησιμοποιηθεί για την εκμετάλλευση συρμών τύπου σαΐτας. Λαμβανομένου υπόψη ότι το υπόλοιπο 50 % της μεταφορικής ικανότητας πρέπει να χρησιμοποιηθεί για την εκμετάλλευση των διεθνών συρμών και ότι το σύνολο της μεταφορικής ικανότητας που προορίζεται για την εκμετάλλευση των «διεθνών συρμών» ανήκει αποκλειστικά στις προσφεύγουσες, οι τρίτες επιχειρήσεις που επιθυμούν να εκμεταλλευθούν διεθνείς συρμούς χρησιμοποιώντας τη σήραγγα δεν είναι σε θέση να εξασφαλίσουν τα αναγκαία δρομολόγια.

41 Η Επιτροπή προσθέτει ότι, ακόμη και αν υποτεθεί ότι με τη συμφωνία δεν έγινε τέτοια κατανομή των αγορών μεταφορών και ότι οι τρίτες σιδηροδρομικές εταιρίες διατηρούν κατά συνέπεια τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν τα δρομολόγια της Eurotunnel για να εκμεταλλευθούν διεθνείς συρμούς, η ρήτρα που επιφυλάσσει το 50 % της μεταφορικής ικανότητας της σήραγγας αποκλειστικά στις προσφεύγουσες επί 65 έτη περιορίζει εν πάση περιπτώσει τον ανταγωνισμό.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

42 Με την επίδικη απόφαση (σημεία 73 έως 79), η Επιτροπή διαπίστωσε κατ' αρχάς κατανομή της αγοράς μεταξύ της Eurotunnel και των προσφευγουσών, δυνάμει του οποίου οι εν λόγω συμβαλλόμενοι ανέλαβαν τη δέσμευση να επικεντρωθούν στην αγορά των συρμών τύπου σαΐτας και στην αγορά των διεθνών συρμών. Θεώρησε (σημεία 86 έως 103) ότι οι εν λόγω περιορισμοί του ανταγωνισμού στην αγορά των μεταφορών πληρούν τις τέσσερις αναγκαίες προϋποθέσεις για να τύχουν απαλλαγής δυνάμει του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης.

43 Στη συνέχεια (σημεία 80 έως 84 και 101 έως 103), η Επιτροπή διαπίστωσε, επί της προβαλλομένης αγοράς κατανομής δρομολογίων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στη σήραγγα, περιορισμούς του ανταγωνισμού, οι οποίοι δεν μπορούσαν αυτοί καθαυτοί να τύχουν «απαλλαγής» δυνάμει του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης, του άρθρου 5 του κανονισμού 1017/68 και του άρθρου 53, παράγραφος 3, της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ.

44 Η συλλογιστική που υιοθετήθηκε για την αξιολόγηση των θιγόντων τον ανταγωνισμό αποτελεσμάτων, εντός της εν λόγω αγοράς, της αποκλειστικής παραχωρήσεως του 50 % της μεταφορικής ικανότητας στις προσφεύγουσες εκτίθεται στα σημεία 81 έως 83 της επίδικης αποφάσεως ως εξής:

«(81) (...) από τις διατάξεις της σύμβασης προκύπτει ότι το ήμισυ της μεταφορικής ικανότητας της σήραγγας προορίζεται αποκλειστικά για υπηρεσίες συρμών τύπου σαΐτας και ότι το άλλο ήμισυ προορίζεται αποκλειστικά για διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων.

(82) Επίσης, η BR και η SNCF έχουν ανά πάσα στιγμή το δικαίωμα να χρησιμοποιήσουν το 50 % της μεταφορικής ικανότητας της σήραγγας για διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές, ήτοι στην ουσία το 100 % των διαθέσιμων δρομολογίων για την εν λόγω κατηγορία μεταφορών, εκτός αν παραιτηθούν από ορισμένα δικαιώματά τους. Βάσει των διατάξεων αυτών, η BR και η SNCF δεν αναλαμβάνουν την υποχρέωση να χρησιμοποιούν το 50 % της μεταφορικής ικανότητας της σήραγγας, αλλά ο διαχειριστής αναλαμβάνει την υποχρέωση να κατανέμει την εν λόγω μεταφορική ικανότητα ανάλογα με τις ανάγκες.

(83) Συνεπώς, άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δεν μπορούν να εξασφαλίσουν από τον διαχειριστή της υποδομής τα δρομολόγια που είναι απαραίτητα για την εκμετάλλευση των διεθνών επιβατικών ή εμπορευματικών συρμών ανταγωνιζόμενες την BR και την SNCF.»

45 Δεν αμφισβητείται ότι, δυνάμει του άρθρου 6.2. (i) της συμβάσεως, οι προσφεύγουσες έχουν δικαίωμα, κατά τη διάρκεια ισχύος της συμβάσεως, στο 50 % της μεταφορικής ικανότητας της σήραγγας.

46 Οι προσφεύγουσες και η Eurotunnel αμφισβητούν εντούτοις την ορθότητα των σχετικών με τα πραγματικά περιστατικά διαπιστώσεων που εκτίθενται στα σημεία 81 και 82 της αποφάσεως, στις οποίες στηρίζεται η εκτίμηση της Επιτροπής όσον αφορά τις δυνατότητες προσβάσεως τρίτων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στη σήραγγα.

47 Πράγματι, όλα τα συμβαλλόμενα μέρη ισχυρίζονται ενώπιον του Πρωτοδικείου ότι, αντιθέτως προς τη διαπίστωση που γίνεται στο σημείο 81 της επίδικης αποφάσεως, η σύμβαση ουδόλως προβλέπει ότι το ήμισυ της μεταφορικής ικανότητας της σήραγγας επιφυλάσσεται αποκλειστικά σε συρμούς τύπου σαΐτας. Είναι επίσης ανακριβές το συμπέρασμα που μνημονεύεται στο σημείο 82 της εν λόγω αποφάσεως, κατά το οποίο οι προσφεύγουσες διαθέτουν το σύνολο των δρομολογίων για τους διεθνείς συρμούς. Συναφώς, τόσο στα υπομνήματα παρεμβάσεως όσο και κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η Eurotunnel δήλωσε ρητώς ότι καμία διάταξη της συμβάσεως δεν την εμποδίζει να θέσει μέρος της μεταφορικής ικανότητας στη διάθεση τρίτων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που επιθυμούν να εκμεταλλευθούν διεθνείς συρμούς, αφαιρώντας τα αναγκαία προς τούτο δρομολόγια από τη δική της μεταφορική ικανότητα.

48 Κατ' αρχάς, από τους ισχυρισμούς όλων των συμβαλλομένων μερών προκύπτει επομένως ότι η Επιτροπή ερμήνευσε πεπλανημένα την εν λόγω σύμβαση. Δεν μπορεί ωστόσο να αποκλεισθεί το ενδεχόμενο η προτεινόμενη από τις προσφεύγουσες και την Eurotunnel ερμηνεία να συνιστά στην πράξη τροποποίηση της συμβάσεως επελθούσα μετά την έκδοση της επίδικης αποφάσεως, τροποποίηση η οποία θα μπορούσε, ενδεχομένως, να έχει ως συνέπεια ανάκληση της αποφάσεως της Επιτροπής, όχι όμως την ακύρωσή της από το Πρωτοδικείο. Λαμβανομένου υπόψη ότι η νομιμότητα μιας αποφάσεως εκτιμάται κατά τον χρόνο εκδόσεώς της (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις του Δικαστηρίου της 7ης Φεβρουαρίου 1973, 40/72, Schroeder, Συλλογή τόμος 1972-1973, σ. 397, σκέψη 14, και της 5ης Οκτωβρίου 1994, C-133/93, C-300/93 και C-362/93, Crispoltoni κ.λπ., Συλλογή 1994, σ. I-4863, σκέψη 43), πρέπει επομένως να εξακριβωθεί αν, κατά τον χρόνο εκδόσεως της επίδικης αποφάσεως, η Επιτροπή υπέπεσε σε πλάνη περί τα πράγματα διαπιστώνουσα την ύπαρξη κατανομής της μεταφορικής ικανότητας της σήραγγας μεταξύ συρμών τύπου σαΐτας και διεθνών συρμών κατά 50/50, ούτως ώστε η παραχωρηθείσα στην Eurotunnel μεταφορική ικανότητα να χρησιμοποιείται αποκλειστικά για τους συρμούς τύπου σαΐτας και η παραχωρηθείσα στις προσφεύγουσες αποκλειστικά για τους διεθνείς συρμούς.

49 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι καμία διάταξη της συμβάσεως δεν επιφυλάσσει αποκλειστικά, ούτε ρητώς ούτε εμμέσως, το ήμισυ της μεταφορικής ικανότητας της σήραγγας στις υπηρεσίες συρμών τύπου σαΐτας και το έτερο ήμισυ στις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων, ενώ στο σημείο 81 της επίδικης αποφάσεως τονίζεται ότι η κατανομή αυτή «προκύπτει από τις διατάξεις της σύμβασης».

50 Η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι η ερμηνεία της συμβάσεως στην οποία προβαίνει στηρίζεται στο κείμενο της κοινοποιήσεως και σε ορισμένα αποσπάσματα του υπομνήματος της Eurotunnel της 20ής Σεπτεμβρίου 1991 (βλ. σκέψη 8 ανωτέρω). Κατά την Επιτροπή, η κοινοποίηση παρέχει στα μέρη μιας συμφωνίας τη δυνατότητα να της διαβιβάσουν την ερμηνεία τους όσον αφορά τη φύση και το περιεχόμενο της συμφωνίας αυτής. Ως εκ τούτου φρονεί ότι, αν οι προσφεύγουσες ήσαν της γνώμης ότι η κοινοποίηση στην οποία προέβη η Eurotunnel περιείχε εσφαλμένη ερμηνεία της συμβάσεως, δεν θα είχαν εγκρίνει το περιεχόμενο της εν λόγω κοινοποιήσεως.

51 Το σημείο III.1. c (ii) της κοινοποιήσεως, στην οποία αναφέρεται η Επιτροπή (υπόθεση T-79/95, υπόμνημα αντικρούσεως, σημείο 107· υπόθεση T-80/95, υπόμνημα ανταπαντήσεως, σημείο 36), έχει ως εξής:

«Η σύμβαση έχει ως στόχο την επίτευξη δίκαιης και εφικτής κατανομής της νέας υποδομής, την οποία αντιπροσωπεύει η μόνιμη σύνδεση, μεταξύ, αφενός, της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων και, αφετέρου, της αγοράς μεταφορών συνοδευομένων αυτοκινήτων οχημάτων με ειδικό σύστημα συρμών τύπου σαΐτας.»

52 Καίτοι το απόσπασμα αυτό κάνει λόγο για «δίκαιη και εφικτή κατανομή» της σήραγγας, το Πρωτοδικείο διαπιστώνει πάντως ότι δεν ενισχύει την άποψη της Επιτροπής ότι η σύμβαση προβλέπει ισομερή κατανομή μεταξύ των υπηρεσιών συρμών τύπου σαΐτας και των υπηρεσιών διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών.

53 Η διατύπωση του υπομνήματος της 20ής Σεπτεμβρίου 1991 δεν είναι σαφής. Επιβάλλεται πράγματι η διαπίστωση ότι η Επιτροπή και οι προσφεύγουσες στηρίζονται σε αποσπάσματα του υπομνήματος της 20ής Σεπτεμβρίου 1991 προς απόδειξη της ακρίβειας των αντιστοίχων ερμηνειών τους. Καίτοι το παρατεθέν από την Επιτροπή απόσπασμα (βλ. ανωτέρω, σκέψη 39) φαίνεται να επιρρωννύει την ερμηνεία της, καθιστά επίσης εμφανές ότι «η κατανομή κατά 50/50 δεν είναι οριστική» και ότι θα μπορούσε να ποικίλλει ανάλογα με τη ζήτηση.

54 Επιβάλλεται εξάλλου η διαπίστωση ότι οι προσφεύγουσες, κατά τη διάρκεια της διοικητικής διαδικασίας ενώπιον της Επιτροπής, επέστησαν ρητώς την προσοχή της στο γεγονός ότι η σύμβαση δεν προέβλεπε αποκλειστική επιφύλαξη του ημίσεος της σήραγγας στους συρμούς τύπου σαΐτας και του άλλου ημίσεος στους διεθνείς συρμούς, οπότε οι τρίτες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν τα δρομολόγια της Eurotunnel για να εκμεταλλευθούν διεθνείς συρμούς.

55 Έτσι, σε έγγραφο της BR της 19ης Οκτωβρίου 1994 προς την Επιτροπή (δικόγραφο της προσφυγής στην υπόθεση Τ-80/95, παράρτημα 16), αναφέρονται τα εξής: «It is a fundamental misconception to consider for the purposes of directive 91/440 and competition policy, that the capacity of the tunnel available for the passage of through trains is limited to the capacity reserved by the contract that BR and SNCF made with Eurotunnel. It is the case (...) that the contract puts us under obligations to pass the trains of other railway operators. But the contract in no way prevents Eurotunnel from making other capacity available to other railways operators and the contract does not give to VR and SNCF any right to oppose that course of action. For Eurotunnel to refuse to do so would no doubt be abusive.»

«(...) Συνιστά πρόδηλη πλάνη το να θεωρηθεί ότι για τους σκοπούς της οδηγίας 91/440 και της πολιτικής του ανταγωνισμού η διαθέσιμη για τη διέλευση των διεθνών συρμών μεταφορική ικανότητα της σήραγγας περιορίζεται στη μεταφορική ικανότητα που παραχωρείται αποκλειστικά με τη σύμβαση που η BR και η SNCF συνήψαν με την Eurotunnel. Πράγματι (...), η σύμβαση μας υποχρεώνει να επιτρέπουμε τη διέλευση των συρμών άλλων σιδηροδρομικών εταιριών. Η σύμβαση όμως ουδόλως εμποδίζει την Eurotunnel να θέτει μεταφορική ικανότητα στη διάθεση άλλων σιδηροδρομικών εταιριών ούτε να χορηγεί το δικαίωμα στην BR και στην SNCF να αντιταχθούν σε μια τέτοια ενέργεια. Η ενδεχόμενη άρνηση της Eurotunnel να ενεργήσει κατά τον τρόπο αυτό θα ήταν αναμφιβόλως καταχρηστική.»

56 Ομοίως, σε έγγραφο της BR της 25ης Οκτωβρίου 1994 προς την Επιτροπή (δικόγραφο της προσφυγής στην υπόθεση Τ-80/95, παράρτημα 16), η προσφεύγουσα στην υπόθεση Τ-80/95 ισχυρίστηκε τα εξής: «[...] There is a profound misunderstanding about the nature of the usage contract [...]. The usage contract does not in any way prevent third parties from entering the same market (as BR and SNCF). It provides for BR and SNCF to pass the trains of other railways through the tunnel, as we are keen to do. But as well as that, there is nothing in the contract to stop Eurotunnel from giving access to third parties. The contract that Eurotunnel made with BR and SNCF secures us entitlement to only half the capacity [...]».

«(...) Υπάρχει σοβαρή παρανόηση όσον αφορά τη φύση της συμβάσεως χρήσεως (...). Η σύμβαση χρήσεως ουδόλως εμποδίζει τους τρίτους να διεισδύσουν στην ίδια αγορά (με την BR και την SNCF). Η εν λόγω σύμβαση ορίζει ότι η BR και η SNCF πρέπει να επιτρέπουν τη διέλευση των συρμών άλλων σιδηροδρομικών εταιριών από τη σήραγγα, προτιθέμεθα δε να τηρήσουμε τη διάταξη αυτή. Επιπλέον, καμία ρήτρα της συμβάσεως δεν παρέχει τη δυνατότητα παρεμποδίσεως της Eurotunnel να επιτρέψει την πρόσβαση σε τρίτους. Η σύμβαση που η Eurotunnel συνήψε με την BR και την SNCF μας χορηγεί δικαιώματα μόνον επί του ημίσεος της μεταφορικής ικανότητας (...)».

57 Επίσης το από 19 Οκτωβρίου 1994 έγγραφο της SNCF προς την Επιτροπή αντικρούει την άποψη ότι οι προσφεύγουσες διέθεταν το σύνολο των δρομολογίων για την εκμετάλλευση διεθνών συρμών (προσφυγή στην υπόθεση Τ-79/95, παράρτημα 8):

«(...) δεδομένου ότι η Eurotunnel (...) διαθέτει το υπόλοιπο 50 % της μεταφορικής ικανότητας της σήραγγας, μπορεί να το χρησιμοποιήσει είτε για τη δραστηριότητά της που συνίσταται στην εκμετάλλευση των υπηρεσιών των συρμών τύπου σαΐτας είτε για να εκπληρώσει το έργο της διαχειρίσεως της υποδομής της σήραγγας (...), ήτοι να ικανοποιήσει τις αιτήσεις προσβάσεως από τρίτες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Πράγματι, η Γαλλική και η Βρετανική κυβέρνηση δεν έχουν επιβάλει στην Eurotunnel καμία υποχρέωση να χρησιμοποιεί συγκεκριμένο ποσοστό της μεταφορικής ικανότητας της επίμαχης υποδομής για την εκμετάλλευση των υπηρεσιών των συρμών τύπου σαΐτας. Άλλωστε, ο στόλος των συρμών τύπου σαΐτας που διαθέτει δυνάμει η Eurotunnel ουδόλως εξαντλεί το 50 % που αντιστοιχεί στην Eurotunnel δυνάμει της συμβάσεως χρήσεως».

58 Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι οι ισχυρισμοί όλων των συμβαλλομένων μερών κατά τη διαδικασία ενώπιον του Πρωτοδικείου, ότι δηλαδή τα σημεία 81 και 82 είναι ανακριβή ως προς τα πραγματικά περιστατικά (βλ. ανωτέρω σκέψη 47), στηρίζονται όχι μόνο σε ερμηνεία της συμβάσεως η οποία συνάδει προς αυτούς τούτους τους όρους της συμβάσεως και της κοινοποιήσεως της

2ας Νοεμβρίου 1987, αλλά αντιστοιχούν επιπλέον στις διευκρινίσεις που παρέσχον οι προσφεύγουσες κατά το τελευταίο στάδιο της διοικητικής διαδικασίας ενώπιον της Επιτροπής. Υπό τις συνθήκες αυτές, η ερμηνεία που οι προσφεύγουσες και η Eurotunnel έδωσαν στη σύμβασή τους δεν μπορεί να θεωρηθεί ως τροποποίηση της συμβάσεως επελθούσα μετά την έκδοση της επίδικης αποφάσεως.

59 Επομένως, οι διαπιστώσεις της Επιτροπής στα σημεία 81 και 82 της επίδικης αποφάσεως ότι, αφενός, το ήμισυ της μεταφορικής ικανότητας της σήραγγας επιφυλάσσεται αποκλειστικά στις υπηρεσίες συρμών τύπου σαΐτας και το υπόλοιπο ήμισυ για τους διεθνείς συρμούς και, αφετέρου, ότι οι προσφεύγουσες διαθέτουν το σύνολο της μεταφορικής ικανότητας που επιφυλάσσεται αποκλειστικά στις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές πάσχουν από πλάνη περί τα πράγματα.

60 Το Πρωτοδικείο διαπιστώνει στη συνέχεια ότι η εκτίμηση των θιγόντων τον ανταγωνισμό αποτελεσμάτων της συμβάσεως, στην οποία προέβη η επίδικη απόφαση, στηρίζεται στην εν λόγω πλάνη (σημεία 83 και 84 της επίδικης αποφάσεως). Έτσι, αξιολογώντας τα περιοριστικά για τις τρίτες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις αποτελέσματα της συμβάσεως, η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη την περίπτωση κατά την οποία η Eurotunnel θα μπορούσε ακόμα να παραχωρήσει ένα τμήμα της δικής της μεταφορικής ικανότητας σε τρίτες επιχειρήσεις που επιθυμούν να εκμεταλλευθούν διεθνείς συρμούς μέσω της σήραγγας.

61 Πρέπει να προστεθεί ότι η δυνατότητα των τρίτων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων να εξασφαλίσουν δρομολόγια αφαιρούμενα από την μεταφορική ικανότητα της Eurotunnel συνιστά ενδεχόμενο που μπορεί να πραγματοποιηθεί. Έτσι, το ελάχιστο όριο των υπηρεσιών συρμών τύπου σαΐτας που η Eurotunnel υποχρεούται να εκμεταλλεύεται δυνάμει της συμβάσεως παραχωρήσεως (βλ. ανωτέρω σκέψη 3) αντιπροσωπεύει μόνον το 40 % της μεταφορικής της ικανότητας (σημείο 113 του υπομνήματος παρεμβάσεως της Eurotunnel στην υπόθεση Τ-79/95 και σημείο 112 του υπομνήματος παρεμβάσεως της Eurotunnel στην υπόθεση Τ-80/95). Εξάλλου, κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, προβλήθηκε ρητώς ο ισχυρισμός ότι η Eurotunnel χρησιμοποιεί επί του παρόντος μόνον το 66 % της μεταφορικής της ικανότητας.

62 Όσον αφορά το επιχείρημα της Επιτροπής ότι η αποκλειστική επιφύλαξη του 50 % της μεταφορικής ικανότητας στα δίκτυα επί 65 έτη συνιστά, εν πάση περιπτώσει, παράβαση του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης, πρέπει να τονιστεί ότι, έστω και αν μια τέτοια αποκλειστική επιφύλαξη συνιστούσε περιορισμό του ανταγωνισμού, εντούτοις με την επίδικη απόφαση η Επιτροπή δεν αξιολόγησε ορθώς τα θίγοντα προς τον ανταγωνισμό αποτελέσματα της συμβάσεως έναντι των τρίτων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

63 Η πλάνη στην οποία υπέπεσε η Επιτροπή επηρέασε επίσης την εκτίμηση στην οποία προέβη όσον αφορά τη σύμβαση, βάσει του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης, του άρθρου 5 του κανονισμού 1017/68 και του άρθρου 53, παράγραφος 3, της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ. Πράγματι, από την επίδικη απόφαση προκύπτει ότι «η αποκλειστική επιφύλαξη στην BR και στην SNCF όλων των διαθεσίμων δρομολογίων των διεθνών συρμών δεν φαίνεται απαραίτητη για να μπορέσουν οι εταιρίες αυτές να προσφέρουν τις μεταφορικές τους υπηρεσίες και να συμβάλουν στην υλοποίηση του σχεδίου» (σημείο 102) και ότι ενδέχεται, επιπλέον, να εξαλείψει κάθε μορφή ανταγωνισμού (σημείο 103). Για «να τύχει απαλλαγής» η σύμβαση, η Επιτροπή θεώρησε αναγκαίο να επιβάλει όρους (σημεία 102 και 103 της επίδικης αποφάσεως) προς εξασφάλιση στις τρίτες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις της δυνατότητας να αποκτήσουν δρομολόγια για την εκμετάλλευση των διεθνών συρμών. Δυνάμει των όρων αυτών που διατυπώθηκαν στο άρθρο 2, στοιχείο Α', της επίδικης αποφάσεως, οι προσφεύγουσες ενδέχεται να υποχρεωθούν να παραιτηθούν, μέχρι το 25%, από τη μεταφορική ικανότητα που τους είχε επιφυλαχθεί κατ' αποκλειστικότητα με το άρθρο 6.2 (i) της συμβάσεως.

64 Το Πρωτοδικείο κρίνει ότι, αν η Επιτροπή είχε αξιολογήσει ορθώς τις δυνατότητες που παρέχονται στις τρίτες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να εξασφαλίσουν τα αναγκαία δρομολόγια για την εκμετάλλευση των διεθνών συρμών μέσω της σήραγγας, ενδεχομένως να μην είχε θεωρήσει αναγκαία την επιβολή όρων στις προσφεύγουσες. Άλλως, θα μπορούσε να έχει επιβάλει όρους τόσο στις προσφεύγουσες όσο και στην Eurotunnel, πράγμα το οποίο θα είχε ως συνέπεια τη δυνατότητα επιβολής στις προσφεύγουσες όρων λιγότερο επαχθών από τους υπό κρίση όρους. Εν πάση περιπτώσει, εφόσον δεν απόκειται στο Πρωτοδικείο, στο πλαίσιο της ακυρωτικής διαφοράς, να υποκαταστήσει με την κρίση του την Επιτροπή (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις του Πρωτο-

δικείου της 24ης Μαρτίου 1994, Τ-3/93, Air France κατά Επιτροπής, Συλλογή 1994, σ. II-121, σκέψη 113, και της 18ης Σεπτεμβρίου 1995, Τ-548/93, Ladbroke Racing κατά Επιτροπής, Συλλογή 1993, σ. I-2565, σκέψη 54), πρέπει να ακυρωθεί το άρθρο 2, στοιχείο Α', της επίδικης αποφάσεως που επιβάλλει στις προσφεύγουσες τους επίδικους όρους.

65 Το Πρωτοδικείο διαπιστώνει ότι οι επίδικοι όροι συνιστούν ουσιώδες τμήμα της επίδικης αποφάσεως, το οποίο δεν είναι δυνατόν να διαχωριστεί από τις λοιπές διατάξεις αυτής. Επομένως, πρέπει να γίνουν δεκτά τα κύρια αιτήματα των προσφευγουσών και να ακυρωθεί η απόφαση στο σύνολό της, ενώ παρέλκει η έκδοση αποφάσεως επί των λοιπών λόγων ακυρώσεως.

Επί των δικαστικών εξόδων

66 Κατά το άρθρο 87, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα, εφόσον υπήρχε σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Επειδή η καθής ηττήθηκε και οι προσφεύγουσες ζήτησαν να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα, πρέπει να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων της διαδικασίας αιτήσεως αναστολής.

67 Κατά το άρθρο 87, παράγραφος 4, του Κανονισμού Διαδικασίας, τα κράτη μέλη που παρεμβαίνουν στη δίκη φέρουν τα δικαστικά τους έξοδα. Υπό τις συνθήκες αυτές, το Ηνωμένο Βασίλειο θα φέρει τα δικαστικά του έξοδα. Όσον αφορά τους λοιπούς παρεμβαίνοντες, το Πρωτοδικείο διαπιστώνει ότι η Eurotunnel δεν υπέβαλε αίτημα όσον αφορά τα δικαστικά έξοδα. Θα φέρει επομένως τα δικά της δικαστικά έξοδα. Η Επιτροπή θα φέρει τα δικαστικά έξοδα της EPS, η οποία ζήτησε την καταδίκη της Επιτροπής συναφώς.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ (τρίτο πενταμελές τμήμα)

κρίνει και αποφασίζει:

1) Ενώνει τις υποθέσεις Τ-79/95 και Τ-80/95 προς έκδοση κοινής αποφάσεως.

2) Ακυρώνει την απόφαση 94/894/ΕΚ της Επιτροπής, της 13ης Δεκεμβρίου 1994, σχετικά με διαδικασία δυνάμει του άρθρου 85 της Συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 53 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ (IV/32.490 — Eurotunnel).

3) Η Επιτροπή θα φέρει τα δικαστικά της έξοδα και τα δικαστικά έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν οι προσφεύγουσες, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων που αφορούν τη διαδικασία αιτήσεως αναστολής εκτελέσεως. Θα φέρει επίσης τα έξοδα της παρεμβαίνουσας European Passenger Services Ltd.

4) Το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας καθώς και η Channel Tunnel Group Ltd και η France Manche SA (Eurotunnel) θα φέρουν τα δικαστικά τους έξοδα.

Briët Vesterdorf Lindh

Potocki Cooke

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 22 Οκτωβρίου 1996.

Ο Γραμματέας

H. Jung

Ο Πρόεδρος

C. P. Briët