YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (laajennettu kolmas jaosto)
22 päivänä lokakuuta 1996 *

Yhdistetyissä asioissa T-79/95 ja T-80/95,

Société nationale des chemins de fer français, Ranskan oikeuden mukaan perustettu julkinen yritys, kotipaikka Pariisi, edustajinaan asianajajat Barbara Rapp-Jung ja Nathalie Flandin, Bryssel, prosessiosoite Luxemburgissa asianajotoimisto Victor Elvinger, 31 rue d'Eich,

asian T-79/95 kantajana,

ja

British Railways Board, Englannin oikeuden mukaan perustettu yhtiö, kotipaikka Lontoo, edustajanaan Thomas Sharpe, QC, Englannin ja Walesin asianajoyhteisö, solicitor Alexandre R. M. Nourryn valtuuttamana, prosessiosoite Luxemburgissa asianajotoimisto Jean Hoss, 15 Côte d'Eich,

asian T-80/95 kantajana,

joita tukevat

Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin Yhdistynyt kuningaskunta, asiamiehinään Lindsey Nicoll ja Stephanie Ridley, Treasury Solicitor's Department, avustajinaan barrister K. P. E. Lasok, Gray's Inn, ja Kenneth Parker, QC, prosessiosoite Luxemburgissa Ison-Britannian suurlähetystö, 14 boulevard Roosevelt,

* Oikeudenkäyntikieli: englanti ja ranska.

ja

Channel Tunnel Group Ltd, Englannin oikeuden mukaan perustettu yhtiö, kotipaikka Lontoo,

France Manche SA, Ranskan oikeuden mukaan perustettu yhtiö, kotipaikka Pariisi,

jotka ovat yhdessä perustaneet

Eurotunnel-nimisen yhtymän, kotipaikka Lontoo,

edustajinaan asianajajat Christine Héron Schwaighofer ja Christian Roth, Pariisi, prosessiosoite Luxemburgissa asianajotoimisto Aloyse May, 31 Grand-rue,

British Railways Boardia tukee myös

European Passenger Services Ltd, Englannin oikeuden mukaan perustettu yhtiö, kotipaikka Lontoo, edustajanaan Thomas Sharpe, QC, Englannin ja Walesin asianajoyhteisö, solicitor Alexandre R. M. Nourryn valtuuttamana, prosessiosoite Luxemburgissa asianajotoimisto Jean Hoss, 15 Côte d'Eich,

väliintulijoina,

vastaan

Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään oikeudellisen yksikön virkamiehet Francisco Enrique González Díaz, Carmel O'Reilly ja komissiossa työskentelevä kansallinen virkamies Guy Charrier, prosessiosoite Luxemburgissa c/o oikeudellisen yksikön virkamies Carlos Gómez de la Cruz, Centre Wagner, Kirchberg,

vastaajana,

joissa kantajat vaativat EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan soveltamisesta 13 päivänä joulukuuta 1994 tehdyn komission päätöksen 94/894/EY (IV/32.490 - Eurotunneli) (EYVL L 354, s. 66) kumoamista ja toissijaisesti päätöksen 2 artiklan A kohdassa asetettujen ehtojen kumoamista,

EUROOPAN YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIN (laajennettu kolmas jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja C. P. Briët sekä tuomarit B. Vesterdorf, P. Lindh, A. Potocki ja J. D. Cooke,

kirjaaja: hallintovirkamies J. Palacio González,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 25.6.1996 pidetyssä suullisessa käsittelyssä esitetyn,

on antanut seuraavan

tuomion

Oikeusriidan perusteena olevat tosiseikat

1 Ranskan tasavalta ja Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistynyt kuningaskunta (jäljempänä Yhdistynyt kuningaskunta) sitoutuivat 12.2.1986 allekirjoitetussa sopimuksessa luovuttamaan yksityisille käyttöoikeuden haltijoille oikeudet Englannin kanaalin alitse kulkevan rautatieyhteyden (jäljempänä kiinteä yhteys tai tunneli) rakentamista ja liikennöintiä varten Pas-de-Calaisissa sijaitsevan Fréthunin ja Kentissä sijaitsevan Cheritonin välillä.

2 Channel Tunnel Group- ja France Manche -nimiset yhtiöt saivat Yhdistyneen kuningaskunnan liikenneasioista vastaavan valtiosihteerin ja Ranskan kaupunkisuunnittelu-, asumis- ja kuljetusasioista vastaavan ministerin 14.3.1986 allekirjoittaman sopimuksen nojalla lupaoikeudet Englannin kanaalin alitse johdettavan tunnelin rakentamista ja liikennöintiä varten. Ne perustivat tätä tarkoitusta varten Eurotunnel-nimisen yhtymän. Oikeuksien voimassaoloajaksi sovittiin alun perin 55 vuotta ja voimassaoloaikaa pidennettiin vuonna 1994 65 vuodeksi.

3 Käyttöoikeussopimuksen liitteessä I on sovittu Fréthunin ja Cheritonin välisen sukkulaliikennepalvelun (jäljempänä sukkulaliikenne) harjoittamisen ehdoista. Sopimuksen mukaan Channel Tunnel Group Ltd:n ja France Manche SA:n (jäljempänä Eurotunneli) tehtävänä käyttöoikeuden saajina on taata, että sukkulaliikennettä harjoitetaan sopimuksessa määriteltyinä vähimmäisliikennetiheyksinä (käyttöoikeussopimuksen A. I.32 kohta). Lisäksi käyttöoikeussopimuksen liitteen I lausekkeista käy ilmi, että myös muiden rautatieyritysten kuin Eurotunnelin kansainväliset junat saavat käyttää tunnelia Yhdistyneessä kuningaskunnassa ja mantereella sijaitsevien paikkakuntien väliseen liikenteeseen (jäljempänä kansainväliset junat).

4 Eurotunneli ja kantajat sopivat 29.7.1987 tehdyssä sopimuksessa tunnelin käytöstä (jäljempänä käyttösopimus). Käyttösopimus perustuu Eurotunnelin saamaan käyttöoikeuteen ja sopimuksen voimassaoloajaksi sovittiin tämän käyttöoikeuden kesto.

5 Käyttösopimuksen 6.2 kohdan mukaan kantajilla "on jatkuvasti (käyttö)sopimuksen voimassaoloaikana oikeus 50 prosenttiin kiinteän yhteyden kapasiteetista joka tunti ja kumpaankin suuntaan tapahtuvassa liikenteessä, elleivät ne suostu luopumaan osittain tästä oikeudestaan; suostumusta ei saa evätä ilman perusteltua syytä". Jäljelle jäävä osa tunnelin kapasiteetista, joka lasketaan vakio linja-aikoina tunnissa, jää infrastruktuuria hallinnoivan Eurotunnelin käyttöön. Kantajien Eurotunnelille korvauksena tunnelin käytöstä maksamat korvaukset jakaantuvat kiinteisiin korvauksiin ja todellisen liikenteen määrän mukaisesti määräytyviin vaihteleviin korvauksiin, jotka alenevat asteittain. Nämä maksut eivät saa alittaa 12 ensimmäisen vuoden aikana tiettyä rajaa. Käyttösopimuksen 10 kohdan mukaan kantajien on myös maksettava Eurotunnelille osa käyttösopimuksen liitteessä V määritel-

lyistä tunnelin käyttökustannuksista. Kantajat sitoutuivat lisäksi tekemään merkittäviä investointeja, joiden tarkoituksena on parantaa tarpeellisilta osin niiden rautatieinfrastruktuuria tunnelin käyttämistä varten ja pitämään käytössään erityiskalustoa, joka on muutettu tunnelin käyttämistä varten.

6 Eurotunneli ilmoitti kantajien suostumuksella käyttösopimuksen 2.11.1987 komissiolle, jotta tämä toteaisi, ettei sopimukseen sovelleta kilpailusääntöjen soveltamisesta rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen 19 päivänä heinäkuuta 1968 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N: 1017/68 (EYVL L 175, s. 1, jäljempänä asetus 1017/68) 2 artiklassa tarkoitettua kieltoa. Komissio julkaisi 16.11.1988 asetuksen N: 1017/68 12 artiklan 2 kohdan mukaisesti tiivistelmän hakemuksesta *Euroopan yhteisön virallisessa lehdessä* (EYVL C 292, s. 2). Antaessaan 12 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun 90 päivän määräajan kulua loppuun ilmoittamatta hakijoille vakavista epäilyistä 5 artiklan soveltamisen suhteen komissio myönsi kolmen vuoden pituisen poikkeusluvan, jonka kesto luettiin alkavaksi hakemuksen tiivistelmän julkaisemisesta Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä.

7 Eurotunneli pyysi komissiota 25.1.1989 päivätyllä kirjeellään tekemään virallisen päätöksen poikkeusluvan myöntämisestä käyttöoikeussopimukselle sen koko voimassaoloajaksi. Komissio julkaisi asetuksen N: 1017/68 26 artiklan 3 kohdan mukaisesti tiivistelmän tästä pyynnöstä 17.7.1990 Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä (EYVL C 176, s. 2).

8 Eurotunneli toimitti komissiolle 20.9.1991 muistion, jossa se totesi, että käyttösopimuksen määräykset olivat asetuksen N: 1017/68 2 artiklan mukaisia.

9 Komissio pyysi Société nationale des chemins de fer français'ia (jäljempänä SNCF) ilmoittamaan sille "12 ensimmäisestä tunnelinkäyttövuodesta Yhdistyneen kuningaskunnan ja mantereen välisessä liikenteessä tehdyt matkustaja- ja tavaraliikenteen

ennusteet" sekä "vuorokauden aikojen mukaan jaoteltujen sellaisten linja-aikojen lukumäärä, jotka kantajat suunnittelivat käyttävänsä tämän liikenteen hoitamiseen". SNCF vastasi 29.3.1994 päivätyssä kirjeessä, että

"tämän liikenteen hoitamiseksi tarvittava kapasiteetti on 12 vuoden pituisen jakson aikana keskimäärin noin 75 prosenttia Eurotunnelin kanssa tehdyssä käyttösopimuksessa [kantajille] varatusta kapasiteetista, ottaen kuitenkin huomioon tällaisiin ennusteisiin luonnollisesti liittyvät rajat. Tässä luvussa otetaan huomioon eri liikennemuotojen erilaiset nopeudet tunnelissa. 75 prosentin keskimääräinen osuus voi kuitenkin vaihdella sen mukaan mihin aikaan päivästä liikenne tapahtuu; asiaan ei voida antaa tällä hetkellä tarkempaa vastausta palvelujen kysyntään liittyvän epävarmuuden takia".

10 Komissio esitti 2.5.1994 päivätyllä kirjeellä kantajille luonnoksen valmisteilla olevasta tiedoksiannosta, joka oli tarkoitus julkaista Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä ja joka koski käyttösopimukselle mahdollisesti myönnettävää poikkeuslupaa. SNCF esitti luonnosta koskevat huomautuksensa 19.5. ja 13.6.1994 päivätyissä kirjeissään. British Railways Board (jäljempänä BR) jätti huomautuksensa 14.6.1994 päivätyssä kirjeessään.

11 Komissio julkaisi 30.7.1994 Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä 6 päivänä helmikuuta 1962 annetun neuvoston asetuksen N: 17 (perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan ensimmäinen täytäntöönpanoasetus, EYVL 1962, 13, s. 204, jäljempänä asetus N: 17) 19 artiklan 3 kohdan ja asetuksen N: 1017/68 26 artiklan 3 kohdan mukaisen tiedonannon (EYVL C 250, s. 15). Se ilmoitti tiedonannossaan (19 kohta), että yhteisön rautateiden kehittämisestä 29 päivänä heinäkuuta 1991 annettu neuvoston direktiivi 91/440/ETY (EYVL L 237, s. 25, jäljempänä direktiivi 91/440) on muuttanut tuntuvasti rautatiealan toimintaedellytyksiä. Tiedonannossa korostettiin vielä (21 kohta), että käyttösopimukseen sisältyy kaksi erilaista aspektia: infrastruktuurikapasiteetin jakaminen, joka kuuluu asetuksen N: 17 soveltamis-

alaan, ja kuljetusmarkkinoiden jakaminen, joka kuuluu asetuksen N: 1017/68 soveltamisalaan. Komissio esitti (24 kohta), että kantajille annettuja linja-aikoja on vähennettävä 20 prosentilla, jotta käyttösopimukselle voitaisiin myöntää EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuslupa.

12 Komission 30.7.1994 julkaisemassa tiedonannossa viitataan direktiiviin 91/440, jossa otetaan käyttöön kaksi yhteisön rautatieverkkojen tehokkuuden ja kilpailukyvyn parantamiseen tähtäävää uudistusta. Direktiivissä säädetään ensinnäkin rautateiden infrastruktuurin ja kuljetustoiminnan erottamisesta (6 artikla). Toisaalta siinä pyritään edistämään tiettyyn määrään asti rautatiealan palvelujen tarjoamisen vapautta. Direktiivin 10 artiklassa säädetään siten rautatieyritysten oikeudesta käyttää tietyillä edellytyksillä yhteisössä sijaitsevien rautateiden infrastruktuuria 1.1.1993 alkaen. Neuvosto on antanut tämän jälkeen 19.6.1995 direktiivin 95/19/EY, joka koskee rautatieinfrastruktuurin kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä ja infrastruktuurimaksujen perimistä (EYVL L 143, s. 75, jäljempänä direktiivi 95/19).

13 Komissio ilmoitti 11.10. ja 14.10.1994 päivätyillä kirjeillä SNCF:lle ja BR:lle, että se suunnittelee vähentävänsä kantajille annettua kapasiteettia 25 eikä 20 prosentilla sellaisten kolmansien, joita asia koskee, sille toimittamien huomautusten takia. Kantajat esittivät tätä koskevat huomautuksensa komissiolle 19.10.1994 päivätyissä kirjeissään.

Riidanalainen päätös

14 Komissio teki 13.12.1994 riidanalaisen päätöksen. Se perustuu käyttösopimuksen sisältämien kuljetuspalvelujen osalta asetukseen N: 1017/68 (49 kohta) ja infrastruktuurikapasiteetin käyttöönsaattamisen osalta asetukseen N: 17.

15 Riidanalaisessa päätöksessä erotetaan relevantit markkinat seuraavasti: (51—67 kohta)

— toisaalta tunnelin kautta tapahtuvaa rautatieliikennettä varten annettavien linja-aikojen markkinat, jotka ottaen huomioon sen, että Englannin kanaalin alitse johdettu tunneli helpottaa huomattavasti sellaisten rautatieyritysten toimintaa, jotka haluavat tuottaa Yhdistyneen kuningaskunnan ja mantereen välisiä kuljetuspalveluja, rajoittuvat maantieteellisesti tunnelin ja sen sisääntuloaukkoihin liittyviin alueisiin,

— toisaalta useat Yhdistyneen kuningaskunnan ja mantereen välistä liikennettä palvelevat kansainvälisen henkilö- ja tavaraliikenteen markkinat.

16 Se viittaa sitten (69—84 kohta) seuraaviin kahteen käyttösopimuksesta johtuviin kilpailunrajoituksiin.

17 Kuljetusmarkkinoiden osalta käyttösopimuksella jaetaan markkinat toisaalta sukkulaliikennettä harjoittavan Eurotunnelin ja toisaalta kansainvälistä henkilö- ja tavarajunaliikennettä harjoittavien kantajien kesken. Tämä markkinoiden jakaminen rajoittaa Eurotunnelin ja kantajien välistä kilpailua, koska jokainen sopimuksen osapuoli voi lain mukaan tuottaa toiselle osapuolelle varattuja palveluja.

18 Kantajat saavat käyttösopimuksen nojalla Englannin kanaalin alitse johdetun tunnelin kautta tapahtuvaa rautatieliikennettä varten annettavien linja-aikojen markkinoilla jatkuvasti käyttöönsä 50 prosenttia tunnelin kapasiteetista. Ottaen huomioon sen, että käyttösopimuksen ehtojen mukaan puolet tunnelin kapasiteetista on varattu sukkulaliikennepalvelulle ja toinen puoli kansainvälisille henkilö- ja tavarajunille, kantajilla on käytössään tosiasiassa 100 prosenttia viimeksi mainitun liikennemuodon käyttöön tulevista linja-ajoista. Muut rautatieyritykset eivät voi

siten saada rautateiden infrastruktuurin hallinnolta tarvittavia linja-aikoja kansainvälisten henkilö- tai tavarajunien liikennöimistä varten kilpaillakseen markkinoilla kantajien kanssa.

19 Päätöksessä todetaan, että perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan ja asetuksen N: 1017/68 2 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohdan määräyksiä ei sovelleta käyttösopimukseen 30 vuoden aikana 16.11.1991 lukien. Koska komissio katsoi, että kansainvälisten junien kaikkien käytettävissä olevien linja-aikojen varaaminen kantajille ei ollut välttämätöntä sen turvaamiseksi, että kantajat pystyisivät suorittamaan kuljetuspalveluitaan ja myötävaikuttamaan hankkeen onnistumiseen (riidanalaisen päätöksen 102 kohta), se liitti poikkeuslupaan ehtoja ja velvoitteita.

20 Riidanalaisen päätöksen 2 artiklan A kohdassa asetetut ehdot * (jäljempänä riidanalaiset ehdot) kuuluvat seuraavasti:

"a) Käyttösopimuksen 6.2 artiklan mukaan BR ja SNCF eivät voi estää kysymyksessä olevaa rautateiden infrastruktuurin hallintoa myymästä toisille rautatieyrityksille kansainvälisten henkilö- ja tavarankuljetuspalvelujen tuottamiseen tarvittavia linja-aikoja.

b) BR:n ja SNCF:n täytyy kuitenkin saada käyttöönsä 31.12.2006 päättyvän ajanjakson aikana asianmukaisen palvelutason turvaamiseen tarvittava määrä linja-aikoja, eli enintään 75 prosenttia tunnelin tuntikapasiteetista molempiin suuntiin; tämä osuus varataan kansainvälisille henkilö- ja tavarajunille, joita rautatieyritykset itse tai niiden tytäryhtiöt käyttävät palveluiden tuottamiseen.

* Suomennettu yhteisöjen tuomioistuimessa, koska EYVL:ssä ei ole julkaistu suomenkielistä tekstiä.

c) Edellä b kohdassa tarkoitetun ajanjakson aikana muiden rautatieyritysten ja rautatieyritysryhmittymien täytyy voida saada käyttöönsä vähintään 25 prosenttia tunnelin tuntikapasiteetista molempiin suuntiin kansainvälisten henkilö- ja tavarajunien liikennöimistä varten.

d) B ja c kohdassa tarkoitetuilla ehdoilla ei estetä BR:ää ja SNCF:ää käyttämästä b kohdassa tarkoitetun ajanjakson aikana yli 75:tä prosenttia tuntikapasiteetista, jos muut rautatieyritykset eivät käytä 25:tä prosenttia jäljellä olevasta kapasiteetista.

e) B ja c kohdassa tarkoitetuilla ehdoilla ei estetä myöskään muita rautatieyrityksiä käyttämästä b kohdassa tarkoitetun ajanjakson aikana yli 25:tä prosenttia tuntikapasiteetista, jos BR ja SNCF eivät käytä niille varattua 75 prosentin osuutta kapasiteetista.

f) Nämä tarkennukset eivät saa kuitenkaan rajoittaa BR:n ja SNCF:n oikeutta käyttää b kohdassa tarkoitettuna ajanjaksona enintään 75:tä prosenttia kansainvälisille junille varatuista linja-ajoista, jos tarvetta siihen ilmenee, eikä muiden rautatieyritysten oikeutta käyttää enintään 25:tä prosenttia kysymyksessä olevasta kapasiteetista.

g) Komissio tutkii uudelleen BR:lle ja SNCF:lle varatun linja-aikojen määrän ennen 31.12.2006."

Oikeudenkäyntimenettely ja asianosaisten vaatimukset

21 SNCF ja BR ovat nostaneet ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimeen 7.3. ja 8.3.1995 jättämillään kannekirjelmillä nyt käsiteltävinä olevat kanteet.

22 Ne ovat myös pyytäneet perustamissopimuksen 185 ja 186 artiklan nojalla jättämissään hakemuksissa lykkäämään riidanalaisen päätöksen 2 artiklan A kohdan täytäntöönpanoa. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen presidentti on hylännyt 12.5.1995 antamallaan määräyksellä (T-79/95 R ja T-80/95 R, SNCF ja British Railways v. komissio, Kok. 1995, s. II-1433) hakemukset ja määrännyt, että oikeudenkäyntikuluista päätetään pääasian yhteydessä.

23 Yhdistynyt kuningaskunta ja Eurotunneli ovat jättäneet ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimeen 31.7.1995 ja 18.8.1995 väliintulohakemukset, joissa ne pyysivät saada osallistua oikeudenkäyntiin tukeakseen näissä kahdessa asiassa kantajan vaatimuksia. European Passenger Services Ltd (jäljempänä EPS) on jättänyt 18.8.1995 hakemuksen, jossa se pyysi saada osallistua oikeudenkäyntiin tukeakseen asian T-80/95 kantajan vaatimuksia. Kantajat ovat pyytäneet, ettei tiettyjä kanteeseen liittyviä tietoja paljasteta Eurotunnelille. Väliintulohakemukset ja luottamuksellisesta käsittelystä tehty pyyntö hyväksyttiin ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen (laajennettu kolmas jaosto) 18.12.1995 antamilla määräyksillä.

24 Kantajat, Yhdistynyt kuningaskunta ja ESP vaativat, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin:

— kumoaa komission päätöksen,

— toissijaisesti, kumoaa päätöksen siltä osin kuin siihen on liitetty ehtoja (2 artiklan A kohta),

— velvoittaa komission korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

25 Eurotunneli vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin kumoaa komission 13.12.1994 tekemän Eurotunnelia koskevan päätöksen (IV/32.490).

26 Komissio vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

— hylkää kanteen,

— velvoittaa kantajat korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

27 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin (laajennettu kolmas jaosto) on päättänyt esittelevän tuomarin kertomuksen perusteella aloittaa suullisen käsittelyn ilman sitä edeltäviä asian selvittämistoimia. Se on kuitenkin pyytänyt asianosaisia vastaamaan joihinkin kirjallisiin kysymyksiin ennen istuntoa ja nämä ovat vastanneet kysymyksiin määräajassa.

28 Asianosaiset ovat esittäneet suulliset huomautuksensa ja vastanneet ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen esittämiin suullisiin kysymyksiin ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa 25.6.1996 pidetyssä istunnossa.

29 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin (laajennettu kolmas jaosto) päätti asianosaisia kuultuaan yhdistää nämä kaksi asiaa tuomion antamista varten.

Pääasia

Alustavat huomautukset

30 Kantajat on esittäneet kuusi samanlaista kanneperustetta riidanalaisen päätöksen tai toissijaisesti riidanalaisten ehtojen kumoamiseksi. Ensimmäinen peruste koskee sitä, että asetuksen N: 1017/68 soveltamisalaa on tulkittu väärin, toinen perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan, asetuksen 1017/68 2 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohdan rikkomista, kolmas perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan, asetuksen 1017/68 5 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan rikkomista, neljäs toimivallan ylittämistä, viides puolustautumisoikeuksien loukkaamista

ja kuudes perustamissopimuksen 190 artiklan rikkomista. SNCF on vedonnut myös siihen, että poikkeusluvan peruuttamista koskevia asetuksen N: 17 8 artiklan 3 kohtaa ja asetuksen N: 1017/68 13 artiklan 3 kohtaa on rikottu. Lisäksi Eurotunneli on asettanut väliintulokirjelmässään kyseenalaiseksi sen, oliko komissiolla toimivaltaa riidanalaisen päätöksen antamiseen.

31 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että kantajat esittävät toisessa ja kolmannessa perusteessa ennen kaikkea, että komissio on tehnyt oikeudellisen päättelynsä virheellisten tosiseikkojen perusteella, koska se on arvioinut väärin käyttösopimuksen kilpailua rajoittavia vaikutuksia ja tutkinut käyttösopimusta perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan, asetuksen N: 1017/68 5 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan kannalta virheellisesti.

32 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin harkitsee oikeaksi tutkia ensin toisiinsa liittyvän toisen ja kolmannen perusteen, joissa on kysymys tosiseikkoja koskevasta virheestä.

Väitetty tosiseikkoja koskeva virhe

Tiivistelmä asianosaisten perusteluista

33 Kantajat esittävät, että komission riidanalaisen päätöksen 84 kohdassa oleva arviointi, jonka mukaan käyttösopimuksen "tarkoituksena ja seurauksena on kilpailun rajoittaminen tunnelin kautta tapahtuvaa rautatieliikennettä varten annettavien linja-aikojen markkinoilla ja kuljetusmarkkinoilla" perustuu toteamukseen, "että puolet tunnelin kapasiteetista on varattu sukkulaliikennepalveluille ja puolet kansainvälisille henkilö- ja tavarajunille" (81 kohta) ja että kantajilla on siten käytössään viimeksi mainitun liikennemuodon linja-ajoista 100 prosenttia (82 kohta).

Kantajat väittävät kaikkien väliintulijoiden tukemina, että käyttösopimus ei sisällä yhtään sopimuslauseketta, jonka perusteella tunnelin kapasiteetista olisi varattu puolet Eurotunnelille sen sukkulaliikennettä varten ja loput kantajille kansainvälisten henkilö- ja tavarajunien liikennöimistä varten.

34 Kantajien mukaan komissio on päätellyt sen, että kolmansien rautatieyritysten on väitetysti mahdotonta saada tunnelin linja-aikoja kansainvälisten junien liikennöimistä varten, lähes yksinomaan hakemuksessa olevan erillisen toteamuksen [ilmoituksen III. 1 c II kohta] perusteella. Komissio on sitä paitsi jättänyt mainitsematta Eurotunnelin 20.9.1991 päivätyssä muistiossa antaman myöhemmän selvityksen (ks. edellä 8 kohta), jossa se kiistää komission käyttösopimuksesta tekemän tulkinnan paikkansapitävyyden. Kantajat toteavat tämän osalta, että muistion 3.1.3 kohta kuuluu seuraavasti: "Eurotunnelilla ei ole minkäänlaista intressiä suosia yhtä liikennemuotoa suhteessa muihin, koska eri liikennemuodot tyydyttävät eri tarpeita. Kapasiteetin jakamisesta päätetään itse asiassa tulevaisuudessa käyttäjien kysynnän mukaan".

35 Kantajat esittävät, että Eurotunneli voi antaa muille rautatieyrityksille mahdollisuuden käyttää tunnelia luovuttamalla osan omassa käytössään olevasta kapasiteetista näiden yritysten käyttöön. Eurotunnelin tehtävänä infrastruktuurin hallintona on sille tehdystä pyynnöstä sallia, että kolmannet rautatieyritykset voivat käyttää tunnelia. Samalla kun Eurotunnelilla ei ole minkäänlaista velvollisuutta luovuttaa sukkulaliikennettä varten käytössään olevaa 50:tä prosenttia kapasiteetista, kolmansien yritysten mahdollisuus pyytää oikeutta tunnelin käyttöön sopii täysin yhteen käyttösopimuksen tarkoituksen kanssa.

36 Eurotunneli on vahvistanut sekä väliintulokirjelmässään (4 kohta ja 80—86 kohta) että tuomioistuimen istunnossa, että sopimuksen missään kohdassa ei määrätä, että sellaisesta kapasiteetista, jota ei ole annettu kantajille, olisi varattava 50 prosenttia

sukkulaliikennepalveluille. Näin ollen käyttösopimuksessa ei estetä Eurotunnelia antamasta kolmansien käyttöön niiden kansainvälisten junien liikennöimistä varten osaa omasta kapasiteetistaan. Rakenteellisesti tunnelissa on keskimäärin arvioituna riittävästi kapasiteettia jaettavaksi sitä mahdollisesti haluaville kolmansille. Kolmansilla rautatieyrityksillä on joka tapauksessa direktiivien 91/440 ja 95/19 mukaan oikeus saada käyttää jäsenvaltioiden infrastruktuuria.

37 Kantajat katsovat, että komissio on liittänyt poikkeuslupapäätökseen ehtoja, joita kantajat pitävät tarpeettomina ja suhteettomina, sen takia, että se oli arvioinut tosiseikkoja virheellisesti katsoessaan, että kantajilla olisi käytössään 100 prosenttia kansainvälisten junien linja-ajoista, jolloin kolmannet yritykset eivät voisi saada tämän liikennemuodon mukaisen liikenteen hoitamiseen tarvittavia linja-aikoja.

38 Komissio kiistää kantajien ja väliintulijoiden esittämien perustelujen paikkansapitävyyden ja viittaa useisiin asiakirjoihin, joista osa sen mukaan osoittaa, että kantajat ja Eurotunneli ovat jakaneet markkinat (tätä seikkaa ei käsitellä tämän kanneperusteen yhteydessä) ja joista toisten avulla voidaan osoittaa, että tunnelin kapasiteetti on tosiasiassa jaettu tasaosuuksin sukkulaliikenteen ja kansainvälisten junien kesken. Komissio viittaa väitetyn tunnelin kapasiteetin jakamisen osalta erityisesti ilmoituksen III. 1 c ii) kohtaan.

39 Se viittaa myös 20.9.1991 päivätyn muistion (ks. edellä 8 kohta) 3.1.1 ja 3.1.2 kohtaan, jotka kuuluvat seuraavasti:

"3.1.1 Koska tunnelin kapasiteetti on pakostakin rajoitettu, se on jaettava kahden liikennemuodon kesken. Nykyisen jaon mukaan eivät junat eivätkä sukkulaliikennejunat saa käyttää enempää kuin 50:tä prosenttia tunnelin kapasiteetista.

3.1.2 Tämä jako 50/50 ei ole lopullinen. Jos kokemus osoittaa, että toisen liikennemuodon kysyntä on suurempi, sen osuutta kapasiteetista voidaan lisätä; katso käyttösopimuksen 6.2 i) kohta".

40 Komissio on arvioinut näiden erilaisten seikkojen perusteella, että käyttösopimuksen mukaan 50 prosenttia sellaisesta tunnelin kapasiteetista, jota ei ole annettu kantajille, on käytettävä sukkulaliikenteen harjoittamiseen. Ottaen huomioon, että toiset 50 prosenttia on käytettävä kansainvälisen junaliikenteen hoitamiseen ja että "kansainvälisten junien" liikennöintiin tarkoitettu kokonaiskapasiteetti on varattu kantajille, sellaiset kolmannet yritykset, jotka haluavat liikennöidä kansainvälisiä junia tunnelin kautta, eivät pysty saamaan tarvittavia linja-aikoja.

41 Komissio lisää, että vaikka oletettaisiinkin, että sopimus ei johtaisi tällaiseen kuljetusmarkkinoiden jakamiseen ja että kolmannet rautatieyritykset pystyvät siten saamaan Eurotunnelilta linja-aikoja kansainvälisen junaliikenteen harjoittamista varten, sellainen sopimuslauseke, jossa kantajille varataan 65 vuoden ajaksi 50 prosenttia tunnelin kapasiteetista, rajoittaa joka tapauksessa kilpailua.

Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

42 Komissio on todennut riidanalaisessa päätöksessä (73—79 kohta) ensinnäkin, että markkinat on jaettu Eurotunnelin ja kantajien välillä siten, että osapuolet ovat sitoutuneet keskittämään toimintansa siten, että osa niistä toimii sukkulaliikenteen markkinoilla ja osa kansainvälisten junien markkinoilla. Se katsoo (86—103 kohta), että nämä kuljetusmarkkinoilla ilmenevät kilpailun rajoitukset täyttävät perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan mukaisen poikkeusluvan saamiseen vaadittavat neljä edellytystä.

43 Tämän jälkeen komissio on todennut (80—84 ja 101—103 kohta), ettei väitetyillä tunnelin kautta tapahtuvaa rautatieliikennettä varten annettavien linja-aikojen markkinoilla olemassa olevalle kilpailun rajoitukselle voida sellaisenaan myöntää perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan, asetuksen N: 1017/68 5 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan mukaista poikkeuslupaa.

44 Riidanalaisen päätöksen 81—83 kohdassa * on käytetty seuraavan sisältöistä päättelyä niiden kilpailua rajoittavien vaikutusten arvioimiseksi, jotka kantajalle varatusta tunnelin kapasiteetista (50 prosenttia) aiheutuvat kyseisillä markkinoilla:

"(81) — — Käyttösopimuksen määräysten mukaan puolet tunnelin kapasiteetista on varattu sukkulapalveluille ja toinen puoli kansainvälisille henkilö- ja tavarajunille.

(82) BR:llä ja SNCF:llä on oikeus saada 50 prosenttia tunnelin kapasiteetista jatkuvasti kansainvälisten junien liikennöimistä varten, mikä tarkoittaa tosiasiassa 100 prosenttia tämän liikennemuodon käytössä olevista linja-ajoista, elleivät ne sitten luovu osasta niille kuuluvaa oikeutta. Näiden määräysten mukaan BR ja SNCF eivät sitoudu ostamaan 50 prosenttia tunnelin kapasiteetista, vaan rautateiden infrastruktuurin hallinto sitoutuu myymään tämän kapasiteetin, jos tarvetta ilmaantuu.

(83) Näin ollen muut rautatieyritykset eivät voi saada rautateiden infrastruktuurin hallinnolta kansainvälisten henkilö- ja tavarajunien liikennöimiseen tarvittavia linja-aikoja kilpaillakseen BR:n ja SNCF:n kanssa".

45 On totta, että käyttösopimuksen 6.2 i) kohdan mukaan kantajilla on oikeus sen voimassaoloaikana 50 prosenttiin tunnelin kapasiteetista.

46 Kantajat ja Eurotunneli kiistävät kuitenkin päätöksen 81 ja 82 kohdassa tehdyt olettamukset, joiden perusteella komissio on arvioinut kolmansien rautatieyritysten mahdollisuutta tunnelin käyttöön.

* Suomennettu yhteisöjen tuomioistuimessa, koska EYVL:ssä ei ole julkaistu suomenkielistä tekstiä.

47 Täten kaikki käyttösopimuksen osapuolet ovat esittäneet ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa, että vastoin riidanalaisen päätöksen 81 kohdassa tehtyä päätelmää, käyttösopimuksen missään kohdassa ei määrätä, että tunnelin kapasiteetista on varattu 50 prosenttia sukkulaliikenteelle. Myös päätöksen 82 kohdassa tehty päätelmä, jonka mukaan kantajilla on käytössään kaikki kansainvälisten junien linja-ajat, on käyttösopimuksen osapuolten mukaan väärä. Eurotunneli on nimenomaisesti vahvistanut sekä väliintulokirjelmässä että tuomioistuimen istunnossa, että sitä ei missään käyttösopimuksen kohdassa estetä antamasta kapasiteettia sellaisten kolmansien rautatieyritysten käyttöön, jotka haluavat liikennöidä kansainvälisiä junia, jos tarvittavat linja-ajat annetaan sen omasta kapasiteetista.

48 Kaikkien käyttösopimuksen osapuolten lausumista käy ensinnäkin ilmi, että komissio on tulkinnut käyttösopimusta virheellisesti. Ei voida kuitenkaan sulkea pois sitä mahdollisuutta, että kantajien ja Eurotunnelin esittämällä tulkinnalla tosiasiassa muutetaan käyttösopimusta riidanalaisen päätöksen tekemisen jälkeen, ja tällainen muutos saattaisi antaa komissiolle aiheen siihen, että komissio peruuttaa päätöksen, mutta ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin ei voi sen takia kumota päätöstä. Koska päätöksen laillisuutta arvioidaan sen tekoajankohdan mukaan (ks. mm. asia 40/72, Schroeder, tuomio 7.2.1973, Kok. 1973, s. 125, 14 kohta ja yhdistetyt asiat C-133/93, C-300/93 ja C-362/93, Crispoltoni ym., tuomio 5.10.1994, Kok. 1994, s. I-4863, 43 kohta), on tutkittava, onko komissio tehnyt päätöksen tekemisen ajankohtana tosiseikkoja koskevan virheen katsoessaan, että tunnelin kapasiteetti on jaettu puoliksi sukkulaliikenteen ja kansainvälisten junien kesken siten, että Eurotunnelille annettu osuus on varattu yksinomaan sukkulaliikenteelle ja kantajilla oleva osuus yksinomaan kansainvälisille junille.

49 Ensinnäkin on todettava, ettei käyttösopimuksen missään kohdassa varata nimenomaisesti eikä implisiittisesti puolta tunnelin kapasiteetista sukkulaliikennepalvelulle ja toista puolta kansainvälisille henkilö- ja tavarajunille, vaikka riidanalaisen päätöksen 81 kohdassa todetaan, että tällainen jako "seuraa käyttösopimuksen määräyksistä".

50 Komissio korostaa, että sen käyttösopimusta koskeva tulkinta perustuu sekä ilmoituksen sanamuotoon että joihinkin Eurotunnelin 20.9.1991 päivätyn muistion kohtiin (ks. 8 edellä kohta). Komission mukaan sopimuksen osapuolilla on ilmoituksessa mahdollisuus esittää sille yhteisesti niiden tulkinta käyttösopimuksen luonteesta ja sisällöstä. Näin ollen komissio katsoo, että jos kantajien mielestä Eurotunnelin tekemässä ilmoituksessa esitetty käyttösopimuksen tulkinta on väärä, ne eivät olisi hyväksyneet tämän ilmoituksen sisältöä.

51 Komission mainitseman ilmoituksen III. 1. c ii) kohta (asia T-79/95, vastaajan vastine, 107 kohta ja asia T-80/95, vastaus, 36 kohta) kuuluu seuraavasti:

"Sopimuksen tarkoituksena on jakaa tasapuolisesti ja toteuttamiskelpoisella tavalla tunnelin uusi infrastruktuuri toisaalta junaliikenteen henkilö- ja tavarankuljetusmarkkinoiden ja toisaalta sellaisten autojenkuljetusmarkkinoiden välillä, joilla autot kuljetetaan erityisessä sukkulaliikennejärjestelmässä".

52 Vaikka tässä kohdassa korostetaan tunnelin jakamista "tasapuolisesti ja toteuttamiskelpoisella tavalla", ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo kuitenkin, että se ei hyväksy komission väitettä siitä, että käyttösopimuksessa määrättäisiin tasajaosta sukkulaliikennepalvelujen ja kansainvälisten junien kesken.

53 Eurotunnelin 20.9.1991 päivätyn muistion sanamuoto on epäselvä. On todettava, että itse asiassa sekä komissio että kantajat vetoavat tämän muistion kohtiin osoittaakseen tulkintansa oikeaksi. Vaikka komission lainaama kohta (ks. edellä 39 kohta) näyttääkin tukevan komission esittämää tulkintaa, siinä myös todetaan että: "tämä jako 50/50 ei ole lopullinen" ja että sitä voidaan muuttaa kysynnän mukaan.

54 Lisäksi on todettava, että kantajat ovat komission hallinnollisen menettelyn aikana kiinnittäneet nimenomaisesti komission huomiota siihen, että käyttösopimuksessa ei määrätä, että tunnelin kapasiteetista puolet varataan sukkulaliikenteelle ja toinen puoli kansainvälisille junille, joten kolmannet rautatieyritykset voivat saada Eurotunnelilta linja-aikoja kansainvälisten juniensa liikennöimiseen.

55 BR:n 19.10.1994 päivätyssä kirjeessä komissiolle (asia T-80/95, kanteen liite 16) esitetään, että: "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 BR and SNCF any right to oppose that course of action. For Eurotunnel to refuse to do so would no doubt be abusive."

"Direktiivin 91/440 ja kilpailupolitiikan perusteella asiaa tarkasteltaessa on täysin väärin katsoa, että kansainvälisten junien kauttakulkua varten käytössä oleva tunnelin kapasiteetti rajoittuu BR:n ja SNCF:n Eurotunnelin kanssa tekemässä käyttösopimuksessa varattuun kapasiteettiin. Tosiasiassa [— —] käyttösopimuksessa meidät velvoitetaan sallimaan muiden rautatieyritysten junien liikennöiminen tunnelissa. Mutta käyttösopimuksessa ei millään tavoin estetä Eurotunnelia antamasta muuta kapasiteettia toisten rautatieyritysten käyttöön eikä siinä anneta BR:lle ja SNCF:lle oikeutta vastustaa luovutusta. Eurotunnelin mahdollinen kieltäytyminen tästä olisi katsottava väärinkäytökseksi [— —]."

56 Lisäksi BR:n 25.10.1994 päivätyssä kirjeessä komissiolle (asia T-80/95, kanteen liite 16) BR esittää:

"[— —] 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 [— —].” ” [— —] Käyttösopimuksen luonne on ymmärretty perusteellisesti väärin [— —]. Käyttösopimuksessa ei millään tavoin estetä kolmansia pääsemästä samoille markkinoille [kuin BR ja SNCF]. Siinä määrätään, että BR:n ja SNCF:n on sallittava muiden rautatieyritysten junien kulku tunnelin kautta ja me haluamme noudattaa tätä määräystä. Lisäksi missään käyttösopimuksen kohdassa ei sallita sitä, että Eurotunneli saisi estää kolmansia käyttämästä tunnelia. Eurotunnelin BR:n ja SNCF:n kanssa tekemä käyttösopimus antaa meille oikeuden ainoastaan puoleen kapasiteetista [— —].”

57 SNCF:n 19.10.1994 päivätyssä kirjeessä komissiolle kiistetään myös se, että kantajilla olisi käytössään kaikki kansainvälisten junien liikennöimistä koskevat linja-ajat (asia T-79/95, kanteen liite 8):

” [— —] Eurotunnel [— —] disposant des autres 50 % de la capacité du tunnel peut les utiliser soit pour son activité d'exploitation des services de navettes, soit pour satisfaire à sa tâche de gestionnaire d'infrastructure du tunnel, [— —] à savoir de satisfaire des demandes d'accès provenant d'entreprises ferroviaires tierces. En effet, Eurotunnel n'est soumise par les gouvernements français et britannique à aucune obligation d'utiliser un pourcentage déterminé de la capacité d'infrastructure en cause pour l'exploitation des services de navettes. Or, la flotte de navettes dont dispose potentiellement Eurotunnel ne requiert nullement l'intégralité des 50 % qui sont la part d'Eurotunnel en vertu de la convention d'utilisation.”

” [— —] Koska Eurotunnelilla [— —] on käytössään toiset 50 prosenttia tunnelin kapasiteetista, se voi käyttää tätä kapasiteettia sukkulaliikennepalvelujen hoitamiseen, tai se voi käyttää sitä sille rautateiden infrastruktuurin hallintona kuuluvien tehtävien täyttämiseen, [— —] eli tyydyttämään kolmansien rautatieyritysten esittämät pyynnöt tunnelin käyttämisestä. Ranskan ja Ison-Britannian hallitukset eivät nimittäin ole asettaneet Eurotunnelille minkäänlaista velvollisuutta siitä, että sen olisi käytettävä kysymyksessä olevasta rautateiden infrastruktuurista tietty osuus sukkulaliikennepalvelujen tuottamiseen. Eurotunnelin käytössä olevaa sukkulajunakalustoa varten ei kuitenkaan missään tapauksessa tarvita koko Eurotunnelille käyttösopimuksen mukaan kuuluvaa 50:tä prosenttia.”

58 Edellä lausutusta seuraa, että paitsi, että kaikkien käyttösopimuksen osapuolien ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa vireillä olevan oikeudenkäynnin kuluessa esittämät lausumat, joiden mukaan riidanalaisen päätöksen 81 ja 82 kohta ovat tosiasioiden osalta virheellisiä (ks. edellä 47 kohta), perustuvat käyttösopimuksen sanamuodon mukaiseen tulkintaan ja 2.11.1987 päivättyyn ilmoitukseen, ne ovat

myös yhtäpitäviä kantajien komission hallinnollisen menettelyn viimeisessä vaiheessa esittämien tietojen kanssa. Kantajien ja Eurotunnelin käyttösopimuksestaan tekemää tulkintaa ei voida siten katsoa riidanalaisen päätöksen tekemisen jälkeen tehdyksi käyttösopimuksen muutokseksi.

59 Komission riidanalaisen päätöksen 81 ja 82 kohdassa tekemät toteamukset, joiden mukaan toisaalta puolet tunnelin kapasiteetista olisi varattu sukkulaliikenteelle ja toinen puoli kansainvälisille junille ja joiden mukaan kantajilla olisi toisaalta käytössään koko kansainvälisille junille varattu kapasiteetti, ovat tosiseikkojen osalta virheellisiä.

60 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa sitten, että riidanalaisessa päätöksessä tehty käyttösopimuksen kilpailua rajoittavien vaikutusten arviointi on tehty näiden virheellisesti arvioitujen tosiseikkojen perusteella (riidanalaisen päätöksen 83 ja 84 kohta). Kun komissio on arvioinut näiden vaikutusten merkitystä kolmansille rautatieyrityksille, se ei ole ottanut huomioon sitä mahdollisuutta, että Eurotunneli voi vielä luovuttaa osan sen omasta kapasiteetista sellaisille kolmansille rautatieyrityksille, jotka haluavat liikennöidä kansainvälisiä junia tunnelin kautta.

61 Tähän on lisättävä, että sitä mahdollisuutta, että kolmannet rautatieyritykset saavat Eurotunnelin kapasiteettiin kuuluvia linja-aikoja, on pidettävä realistisena. Siten sen sukkulaliikenteen vähimmäismäärä, jota Eurotunnelin on käyttösopimuksen mukaan harjoitettava (ks. ed. 3 kohta), vastaa ainoastaan 40:tä prosenttia sen omasta kapasiteetista (asiassa T-79/95 Eurotunnelin väliintulokirjelmän 113 kohta ja asiassa T-80/95 sen väliintulokirjelmän 112 kohta). Istunnossa on sitä paitsi nimenomaisesti vahvistettu, että Eurotunneli käyttää tällä hetkellä ainoastaan 66:ta prosenttia kapasiteetistaan.

62 Sen komission esittämän väitteen osalta, että 85 artiklan 1 kohtaa on joka tapauksessa rikottu, koska kapasiteetista on varattu 50 prosenttia 65 vuoden ajaksi näiden verkostojen käyttöön, on todettava, että vaikka tällainen varaaminen olisikin kilpailun rajoitus, komission arvio riidanalaisessa päätöksessä käyttösopimuksen kilpailua rajoittavista vaikutuksista suhteessa kolmansiin rautatieyrityksiin ei ole kuitenkaan oikea.

63 Komission tekemä tosiseikkoja koskeva virhe on vaikuttanut myös sen käyttösopimusta koskevaan arviointiin perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan, asetuksen N: 1017/68 5 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan perusteella. Riidanalaisesta päätöksestä käy nimittäin ilmi, että "kansainvälisten junien kaikkien käytettävissä olevien linja-aikojen varaaminen kantajille ei näyttänyt välttämättömälle sen turvaamiseksi, että kantajat pystyisivät suorittamaan kuljetuspalveluitaan ja myötävaikuttamaan hankkeen onnistumiseen" (102 kohta) ja että kilpailu saattaa sen vuoksi hävitä kokonaan (103 kohta). Komissio on katsonut, että jotta sopimukselle voidaan myöntää poikkeuslupa, poikkeusluvassa on asetettava ehtoja (riidanalaisen päätöksen 102 ja 103 kohta) sen varmistamiseksi, että kolmannet rautatieyritykset voisivat saada linja-aikoja kansainvälisten junien liikennöimistä varten. Näiden riidanalaisen päätöksen 2 artiklan A kohdassa asetettujen ehtojen mukaan kantajat saattavat olla velvollisia luovuttamaan enintään 25 prosenttia niille käyttösopimuksen 6.2 i) kohdassa varatusta kapasiteetista.

64 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että vaikka komissio olisi arvioinut oikein kolmansien rautatieyritysten mahdollisuuksia saada tarvittavia linja-aikoja kansainvälisten junien liikennöimiseen tunnelin kautta, se ei olisi kenties arvioinut tarpeelliseksi asettaa kantajille ehtoja. Komissio olisi vaihtoehtoisesti voinut asettaa sekä kantajille että Eurotunnelille ehtoja, ja se olisi voinut siten asettaa kantajille taloudellisesti vähemmän rasittavia ehtoja. Koska ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen ei kuitenkaan kumoamiskanteen yhteydessä kuulu korvata komission tekemää arviointia omalla arvioinnillaan (ks. erityisesti asia T-3/93, Air

France v. komissio, tuomio 24.3.1994, Kok. 1994, s. II-121, 113 kohta ja asia T-548/93, Ladbroke Racing v. komissio, tuomio 18.9.1995, Kok. 1995, II-2565, 54 kohta), riidanalaisen päätöksen 2 artiklan A kohta, jossa kantajille on asetettu riidanalaiset ehdot, on kumottava.

65 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että riidanalaiset ehdot ovat riidanalaisen päätöksen olennainen osa, jota ei voida erottaa päätöksen muista kohdista. Kantajien pääasialliset vaatimukset on siten hyväksyttävä ja päätös on kumottava kokonaisuudessaan ilman, että olisi tarpeellista päättää muista kumoamisperusteista.

Oikeudenkäyntikulut

66 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen työjärjestyksen 87 artiklan 2 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, on velvoitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Koska vastaaja on hävinnyt asian ja kantaja on vaatinut oikeudenkäyntikulujensa korvaamista, vastaaja on velvoitettava korvaamaan sen oikeudenkäyntikulut välitoimimenettelystä aiheutuneet oikeudenkäyntikulut mukaan lukien.

67 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen työjärjestyksen 87 artiklan 4 kohdan mukaan väliintulijoina olevat jäsenvaltiot vastaavat omista oikeudenkäyntikuluistaan. Tämän vuoksi Yhdistynyt kuningaskunta vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan. Muiden väliintulijoiden osalta ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että Eurotunneli ei ole vaatinut oikeudenkäyntikulujensa korvaamista. Se vastaa siten omista oikeudenkäyntikuluistaan. Komissio velvoitetaan korvaamaan EPS:n oikeudenkäyntikulut, koska EPS on sitä vaatinut.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN
TUOMIOISTUIN (laajennettu kolmas jaosto)

on antanut seuraavan tuomiolauselman:

1) Asiat T-79/95 ja T-80/95 yhdistetään tuomion antamista varten.

2) EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan soveltamisesta 13 päivänä joulukuuta 1994 tehty komission päätös 94/894/EY (IV/32.490—Eurotunneli) kumotaan.

3) Komissio vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan ja se velvoitetaan korvaamaan kantajien oikeudenkäyntikulut mukaan lukien välitoimimenettelyssä niille aiheutuneet oikeudenkäyntikulut. Se korvaa myös väliintulijana olleen European Passenger Services Ltd:n oikeudenkäyntikulut.

4) Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin Yhdistynyt kuningaskunta, Channel Tunnel Group Ltd ja France Manche SA (Eurotunneli) vastaavat omista oikeudenkäyntikuluistaan.

Briët Vesterdorf Lindh

Potocki Cooke

Julistettiin Luxemburgissa 22 päivänä lokakuuta 1996.

H. Jung C. P. Briët

kirjaaja jaoston puheenjohtaja