BESCHIKKING VAN DE COMMSSIE

van 13 december 1994

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

(IV/32.490 — Eurotunnel)

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

(Voor de EER relevante tekst)

(94/894/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van Europese Gemeenschap,

Gelet op de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte,

Gelet op Verordening nr. 17 van de Raad van 6 februari 1962, eerste verordening over de toepassing van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag [1], laatstelijk gewijzigd bij de Akte van Toetreding van Spanje en Portugal,

Gelet op Verordening (EEG) nr. 1017/68 van de Raad van 19 juli 1968 houdende de toepassing van mededingingsregels op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren [2], laatstelijk gewijzigd bij de Akte van Toetreding van Griekenland,

Gezien de bekendmaking [3] overeenkomstig artikel 19, lid 3, van Verordening nr. 17 en artikel 26, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 1017/68,

Na raadpleging van de Raadgevend Comités voor mededingingsregelingen en economische machtsposities,

Overwegende hetgeen volgt:

I. DE FEITEN

A. De aanmelding

(1) De vennootschap naar Engels recht „The Channel Tunnel Group Limited", hierna „CTG" genoemd, en de vennootschap naar Frans recht „France Manche SA", hierna „FM" genoemd, hebben op 2 november 1987 een exploitatie-overeenkomst aangemeld, die zij op 29 juli 1987 hebben gesloten met British Railways Board, hierna „BR" genoemd; en met „Société nationale de chemins de fer français", hierna „SNCF" genoemd. Voor deze overeenkomst hebben zij overeenkomstig artikel 5 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 verzocht om een verklaring van niet-toepasselijkheid van het verbod van artikel 2 van genoemde verordening. Deze aanmelding werd door alle partijen bij de overeenkomstig goedgekeurd.

(2) De Commissie heeft overeenkomstig artikel 12, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 1017/68 een samenvatting [4] gepubliceerd.

(3) Vervolgens heeft de Commissie besloten de termijn van 90 dagen die in artikel 12, lid 3, van genoemde verordening is bepaald, te laten verlopen zonder ernstige twijfel kenbaar te maken, waardoor met ingang van de datum van de bekendmaking in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen* een vrijstelling voor de duur van drie jaar verleend werd, dat wil zeggen tot en met 15 november 1991. Met de onderhavige beschikking wordt beoogd deze vrijstelling te verlengen.

B. Korte beschrijving van de vaste verbinding

(4) De vaste verbinding omvat een spoorwegverbinding die bestaat uit twee hoofdtunnels en een diensttunnel onder het Kanaal tussen Fréthun in Pas-de-Calais en Cheriton in Kent, alsmede de eindstations en de controlepunten aan het begin en einde van de tunnels, waaronder in het bijzonder de grenscontroleposten.

Tijdens onderhoudswerkzaamheden of in geval van onvoorziene omstandigheden voor de treinen, pendeldiensten of vaste installaties kan van dwarsverbindingen tussen de twee enkelspoortunnels gebruik worden gemaakt om het rijden van treinen en pendeldiensten in tegengestelde richting te vergemakkelijken.

(5) Het seinsysteem is zodanig ontworpen dat de treinen en/of pendeldiensten met een interval van drie minuten opeen kunnen volgen. Met dat seinsysteem moet deze tussenruimte later nog korter kunnen worden.

Het systeem moet gemoderniseerd kunnen worden in het kader van een volledig geautormatiseerde besturing van de treinen.

(6) De infrastructuur moet de exploitatie mogelijk maken van internationale treinen tussen plaatsen in het Verenigd Koninkrijk en op het Europese vasteland, en pendeldiensten voor het vervoer van auto's, bussen, caravans en vrachtwagens tussen Fréthun en Cheriton.

[1] PB nr. 13 van 21. 1. 1962, blz. 204/62.
[2] PB nr. L 175 van 23. 7. 1968, blz. 1.
[3] PB nr. C 210 van 30. 7. 1994, blz. 15.
[4] PB nr. C 292 van 16. 11. 1988, blz. 2.

(7) De pendeltreinen voor het vervoer van reizigers zullen normaal uit twee treinstellen bestaan met elk 13 wagons voor de auto's, alsmede wagons voor het in- en uitladen daarvan. Er zijn dubbeldekswagons voor het vervoer van auto's lager dan 1,93 m en wagons met één verdieping voor voertuigen als bussen en caravans.

(8) De pendeltreinen voor het vervoer van goederen zullen bestaan uit maximaal 25 wagons voor de voertuigen, alsmede twee wagons voor het in- en uitladen. De wagons worden ontworpen voor het vervoer van vrachtwagens met een maximaal gewicht van 44 ton. De goederenpendeltreinen zullen ongeveer 560 m lang zijn (de locomotief niet inbegrepen) en ongeveer 2 000 ton materieel trekken.

C. De betrokken ondernemingen

(9) CTG is een volledige dochteronderneming van de vennootschap naar Engels recht „Eurotunnel plc" met zetel te Londen.

(10) FM is een volledige dochteronderneming van de vennootschap naar Frans recht „Eurotunnel SA", met hoofdkantoor te Parijs.

(11) Het doel van CTG en FM is uitvoering te geven aan het ontwerp, de financiering, de bouw en de exploitatie van de Kanaaltunnel.

(12) Het doel van Eurotunnel SA is participaties te nemen in vennootschappen die rechtstreeks of zijdelings de bouw en exploitatie van een vaste kanaalverbinding of enige andere vaste verbinding tot doel hebben, en meer in algemene zin alle transacties van financiële, commerciële en industriële aard die de verwezenlijking hiervan kunnen bevorderen.

(13) Het doel van Eurotunnel plc is het door CTG uitgegeven kapitaal volledig te verwerven en op grond daarvan op te treden in de hoedanigheid van houdster- en coördinatiemaatschappij, alsmede uitvoering te geven aan alle werkzaamheden die verband houden met het ontwerpen, de ontwikkeling, de bouw, de financiering en de exploitatie van tunnels of andere vaste verbindingen onder het Kanaal, alsook aan alle aanverwante werkzaamheden.

(14) CTG en FM zijn concessiehouders en beheerders van de Kanaaltunnel, waartoe zij een consortium gevormd hebben onder de naam „Eurotunnel", dat vertegenwoordigd wordt door twee co-voorzitters. De naam „Eurotunnel" wordt verder in deze beschikking gebruikt om de twee concessiehouders aan te duiden.

(15) BR en SNCF zijn twee spoorwegondernemingen in de zin van artikel 3 van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad [1].

D. De concessie

(16) Bij akte van 14 maart 1986 hebben CTG en FM van de Britse en de Franse ministers van Verkeer gezamenlijk en hoofdelijk het recht verkregen om uitvoering te geven aan het ontwerpen, de financiering, de bouw en de exploitatie van een vaste verbinding onder het Kanaal tussen het departement Pas-de-Calais in Frankrijk en het graafschap Kent in Engeland. De looptijd van de concessie was oorspronkelijk op 55 jaar gesteld, maar werd in 1994 tot 65 jaar verlengd.

E. De exploitatie-overeenkomst

(17) De exploitatie-overeenkomst werd op 29 juli 1987 gesloten tussen CTG en FM, in de hoedanigheid van concessiehouders, en BR en SNCF, in de hoedanigheid van spoorwegondernemingen die van de tunnel gebruik maken.

(18) In de overeenkomst zijn in algemene zin regels voor het gebruik van de tunnel opgenomen, die de doorgang van reizigers- en goederentreinen, geëxploiteerd door de spoorwegondernemingen, en pendeltreinen voor motorvoertuigen en hun inzittenden, geëxploiteerd door Eurotunnel, mogelijk moeten maken.

(19) Volgens partijen heeft de overeenkomst tot doel te komen tot een eerlijke en haalbare verdeling van de nieuwe infrastructuur, te weten de vaste verbinding, tussen de twee gescheiden markten voor enerzijds het reizigers- en goederenvervoer per trein die door BR en SNCF geëxploiteerd worden, en anderzijds de markt voor het vervoer van motorvoertuigen volgens een speciaal systeem van pendeltreinen waarop Eurotunnel actief is. Volgens partijen wordt deze scheiding gerechtvaardigd door het feit dat de concessiehouders noch over de ervaring, noch over de noodzakelijke middelen beschikken om zelf alle diensten voor vervoer per spoor aan te bieden.

(20) Ingevolge de overeenkomst zijn de concessiehouders verplicht de tunnel voor de gehele looptijd van de overeenkomst en volgens de vastgestelde technische specificaties voor het treinverkeer open te houden.

(21) De capaciteit van de tunnel wordt gemeten in standaarddoortochten per uur in elke richting. De concessiehouders zullen alles in het werk stellen om ervoor te zorgen dat de tunnel vanaf de openingsdatum een capaciteit van ten minste 20 standaarddoortochten per uur heeft.

(22) De spoorwegondernemingen zijn op hun beurt gehouden om met ingang van de verwachte openingsdatum en voor de duur van de overeenkomst regelmatige commerciële reizigers- en goederenvervoerdiensten te exploiteren onder naleving van vastgestelde criteria voor kwaliteit en frequentie. Zij moeten met inachtneming van de gebruikelijke commerciële criteria zorg ervoor dragen dat zoveel mogelijk verkeer gebruik van de tunnel maakt.

(23) BR en SNCF verplichten zich tevens ertoe elk op hun eigen grondgebied een toereikende spoorweginfrastructuur ter beschikking te hebben om gedurende de twaalf maanden na de openingsdatum 17 400 000 reizigers, 5 200 000 ton goederen en 2 900 000 bulkgoederen door de tunnel te vervoeren.

(24) Ook dienen BR en SNCF vanaf het moment dat de tunnel wordt geopend, over geschikt en voldoende rollende materieel te beschikken om het treinverkeer vlot te laten verlopen.

(25) Volgens artikel 6.2 van de overeenkomst hebben BR en SNCF tijdens de looptijd van de overeen-

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

komst te allen tijde, op elke kloktijd en in elke richting, recht op 50 % van de capaciteit van de vaste verbinding voor het exploiteren van internationale reizigers- en goederentreinen, tenzij zij zich desgevraagd bereid verklaren een gedeelte van hun rechten af te staan; een eventuele weigering dient met redenen te worden omkleed.

(26) Eurotunnel verplicht zich ertoe aan BR en SNCF al naar gelang van hun behoeften tot 50 % van de capaciteit van de tunnel te verkopen. BR en SNCF zijn op hun beurt gehouden vervoerdiensten zoals omschreven in overweging 22 te exploiteren, maar zij verbinden zich niet ertoe 50 % van de capaciteit van de tunnel af te nemen.

(27) Tijdens de procedure hebben BR en SNCF de Commissie medegedeeld dat tegen het einde van die tijdsspanne van twaalf jaar de capaciteit die voor het verzorgen van hun transportdiensten noodzakelijk is, gemiddeld ongeveer 75 % van de in de exploitatie-overeenkomst voor BR en SNCF gereserveerde capaciteit vertegenwoordigt.

(28) Als tegenprestatie voor het gebruik van de vaste verbinding moeten de spoorwegondernemingen de concessiehouders een vergoeding voor het gebruik betalen, die uit een vast en uit een variabel gedeelte bestaat. Voor de eerste twaalf jaar gebruik is in artikel 7.5 van de exploitatie-overeenkomst een minimumbedrag voor deze vergoeding vastgesteld.

(29) Verder wordt een gedeelte van de kosten die de concessiehouders in verband met de exploitatie, het onderhoud en de vernieuwing van de vaste verbinding maken, door de spoorwegondernemingen aan de concessiehouders terugbetaald op basis van de regels in bijlage V van de exploitatie-overeenkomst.

(30) Ingevolge artikel 25 van de overeenkomst moeten de concessiehouders en BR/SNCF met elkaar overleg voeren over het zodanig op de markt brengen van de diensten dat de vaste verbinding optimaal gebruikt wordt.

(31) Evenzo zullen de concessiehouders ingevolge artikel 28.5 van de overeenkomst alles in het werk stellen om de spoorwegondernemingen in het kader van het investeringsprogramma in staat te stellen treinen voor het vervoer van begeleide auto's en autoslaaptreinen te exploiteren, mits de exploitatie hiervan de commerciële exploitatie van de concessiehouders niet in gevaar brengt.

(32) De overeenkomst heeft dezelfde looptijd als de concessie, te weten 65 jaar.

F. Het rechtskader waarin de overeenkomst functioneert

(33) Er zij aan herinnerd dat in artikel 61 van het EG-Verdrag is bepaald dat het vrije verkeer van de diensten op het gebied van het vervoer wordt geregeld door de bepalingen in de titel betreffende het vervoer. De in de artikelen 59 en 60 van het Verdrag neergelegde beginselen van het vrij verrichten van diensten moeten dus toegepast worden door de tenuitvoerlegging van het op artikel 75 van het Verdrag gebaseerde gemeenschappelijke vervoerbeleid.

(34) Dit is het voorwerp van Richtlijn 91/440/EEG, waarin spoorwegondernemingen en internationale samenwerkingsverbanden onder bepaalde voorwaarden het recht wordt verleend op toegang tot de spoorweginfrastructuur van de Lid-Staten voor het verrichten van internationale vervoerdiensten per spoor.

(35) Deze richtlijn heeft een nieuw rechtskader tot stand gebracht, waarbinnen de mededingingsregels hun uitwerking moeten hebben. In dit rechtskader mogen ondernemingen overeenkomsten sluiten, die aan de mededingingsregels moeten worden getoetst.

(36) Het toepassingsgebied van deze richtlijn is afgebakend volgens twee criteria:

— de richtlijn is van toepassing op het beheer van de spoorweginfrastructuur, zoals omschreven in bijlage I, deel A, van Verordening (EEG) nr. 2598/70 van de Commissie van 18 december 1970, betreffende de vaststelling van de inhoud van de verschillende posten van de boekhoudkundige schema's bedoeld in bijlage I bij Verordening (EEG) nr. 1108/70 van de Raad van 4 juni 1970 [1], met uitzondering van het laatste streepje;

— de richtlijn is voorts van toepassing op het vervoer per spoor door spoorwegondernemingen die in een Lid-Staat zijn gevestigd of er zich gaan vestigen, met uitzondering van spoorwegondernemingen die uitsluitend stads- of streekvervoerdiensten exploiteren.

(37) Krachtens artikel 13.1 van de exploitatie-overeenkomst dienen de concessiehouders de regeringen van het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk overeenkomstig de COTIF [2] te verzoeken om opname van de vaste verbinding op de lijst van verbindingen waarop de Uniforme regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van reizigers en bagage (CIV) [3], alsmede de Uniforme regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (CIM [4] van toepassing zijn. Wat de treinenloop betreft, dienen de concessiehouders vermeld te worden als exploitanten van deze lijnen.

(38) Bovendien is de vaste verbinding een infrastructuur die het rijden van internationale treinen en van pendeldiensten mogelijk maakt, welke feitelijk een systeem voor spoorwegvervoer vormen waarvan het geografisch gebied beperkt is tot de tunnel.

(39) De vaste verbinding vormt derhalve een spoorweginfrastructuur in de zin van artikel 3 van Richtlijn 91/440/EEG, waarvan Eurotunnel de beheerder is. BR en SNCF zijn twee spoorwegondernemingen die zich onder de voorwaarden van artikel 10 van deze richtlijn op het recht op toegang tot de spoorweginfrastructuur kunnen beroepen.

G. Opmerkingen van derden

(40) Naar aanleiding van de bekendmaking, overeenkomstig artikel 19, lid 3, van Verordening nr. 17 en artikel 26, lid 3, van Verordening (EEG)

[1] PB nr. L 278 van 23. 12. 1970, blz. 1.
[2] Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (Cotif) van 9 mei 1980.
[3] Bijlage A bij de Cotif.
[4] Bijlage B bij de Cotif.

nr. 1017/68, heeft de Commissie opmerkingen van belanghebbende derden ontvangen, waarin in hoofdzaak de volgende drie punten worden onderstreept:

— de bepalingen van Richtlijn 91/440/EEG ten aanzien van de voorwaarden voor toegang tot de infrastructuur moeten volledige uitwerking hebben;

— voor BR en SNCF mag geen al te hoog percentage doortochten gereserveerd worden, omdat dat de andere ondernemingen zou verhinderen een voldoende aantal treinen te laten rijden;

— de ontheffing mag niet voor een al te lange termijn verleend worden, met name vanwege de huidige veranderingen in de omstandigheden voor de functionering van de markt.

II. JURIDISCHE BEOORDELING

A. De toepasselijke materieelrechtelijke bepalingen en procedureverordeningen

(41) Partijen hebben hun exploitatie-overeenkomst overeenkomstig de procedurele voorschriften van Verordening (EEG) nr. 1017/68 aangemeld.

(42) De exploitatie-overeenkomst heeft echter niet alleen betrekking op vervoerdiensten, maar ook op het beschikbaar stellen van capaciteit op de infrastructuur, hetgeen geen vervoeractiviteit is.

(43) In dit verband zij eraan herinnerd dat in Verordening nr. 141 van de Raad [1], bepaald is dat Verordening nr. 17 niet van toepassing is op de vervoersector, teneinde met de bijzondere aspecten van de vervoersector rekening te houden.

(44) In de derde overweging van Verordening nr. 141 wordt dienaangaande bepaald: „Overwegende dat de bijzondere aspecten van het vervoer de niettoepassing van Verordening nr. 17 slechts rechtvaardigen ten aanzien van overeenkomsten, besluiten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen welke rechtstreeks betrekking hebben op het verrichten van vervoerprestaties,".

(45) Volgens artikel 1 van Verordening nr. 141 wordt „Verordening nr. 17 [...] niet toegepast op overeenkomsten, besluiten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen in de vervoersector, welke het bepalen van vrachtprijzen en vervoervoorwaarden, het beperken of controleren van het aanbod van vervoergelegenheid of het verdelen van vervoermarkten tot doel of ten gevolge hebben, en evenmin op machtsposities op de vervoermarkt, in de zin van artikel 86 van het Verdrag.". Het aanbod van vervoergelegenheid bestaat in het onderhavige geval in het ter beschikking van de gebruikers stellen van internationale reizigers- en goederentreinen en van voertuigen transporterende pendeltreinen. Deze diensten zijn echte vervoerdiensten.

(46) Derhalve hebben Verordening nr. 141 en bijgevolg ook de specifieke procedureverordeningen voor de vervoersector slechts betrekking op concurrentiebeperkende praktijken waarbij de vervoermarkt in het geding is, voor zover deze praktijken van invloed zijn op het verlenen van de vervoerdiensten zelf.

(47) Uit de rechtspraak van het Hof van Justitie [2] blijkt dat de organisatie van havendiensten, hoezeer deze ook complementair en onmisbaar zijn voor activiteiten op het gebied van het zeevervoer, desalniettemin van deze laatste diensten moet worden onderscheiden en een afzonderlijke markt vormt.

(48) Dit in aanmerking genomen, is de Commissie van oordeel dat een beschikbaar stellen van infrastructuur niet onder het toepassingsgebied van de specifieke procedureverordeningen voor de vervoersector valt en dat voor de toepassing van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag Verordening nr. 17 hierop van toepassing is.

(49) Derhalve is in het onderhavige geval Verordening (EEG) nr. 1017/68 van toepassing op het gedeelte van de overeenkomst dat op de vervoerdiensten betrekking heeft, en Verordening nr. 17 op het gedeelte dat het beschikbaar stellen van infrastructuurcapaciteiten betreft.

(50) Aangezien de overeenkomst gevolgen kan hebben op het grondgebied van de Europese Economische Ruimte, moet voorts onderzocht worden of zij in het licht van artikel 53 van de EER-Overeenkomst toelaatbaar is.

B. De betrokken markten

B.1 *De markt waarop doortochten voor het vervoer per spoor via de Kanaaltunnel worden geleverd*

(51) De Kanaaltunnel is een essentiële spoorweginfrastructuurvoorziening; de beheerder ervan verkoopt uurcapaciteit aan spoorwegondernemingen die internationale treinen willen laten rijden.

(52) Het gebruik van doortochten op deze infrastructuurvoorziening is onmisbaar voor spoorwegondernemingen die vervoerdiensten verlenen en die de kosten voor het kopen van deze doortochten doorberekenen in de vervoerprijs die zij aan hun cliënten factureren; deze cliënten betalen een totaalprijs aan de vervoerders.

(53) Toch is de Commissie van oordeel dat het feit dat de gebruikers een totaalprijs betalen aan de vervoerders, niet volstaat om aan te tonen dat de door de beheerder van de infrastructuur geleverde dienst een integrerend onderdeel is van het aanbieden van vervoer in de zin van artikel 1 van Verordening (EEG) nr. 1017/68.

(54) In dit verband zij eraan herinnerd dat uit de rechtspraak van het Hof van Justitie [3] en uit eerdere beschikkingen van de Commissie [4] blijkt dat het verrichten van havendiensten een „betrokken markt" kan vormen in de zin van de mededingingsregels.

(55) De Commissie is van oordeel dat deze analyse toegepast kan worden op het onderhavige geval voor de levering van doortochten per uur door de Kanaaltunnel.

[1] PB nr. 124 van 28. 11. 1962, blz. 2751/62.

[2] Arrest van 10. 12. 1991 in zaak C-179/90 (Porto di Genova), Jurispr. 1991, blz. I-5923.

[3] Zie voetnoot van overweging 47.

[4] Beschikking 94/19/EEG, (Sea Containers/Stena Sealink) (PB nr. L 15 van 18. 1. 1994, blz. 8).

(56) Deze infrastructuur is een essentiële voorziening voor spoorwegondernemingen die vervoerdiensten tussen het Verenigd Koninkrijk en het Europese vasteland wensen te verrichten.

(57) Daarom is de Commissie van oordeel dat bij de levering van capaciteit op de infrastructuur van de Kanaaltunnel sprake is van een „betrokken markt", die geografisch beperkt is tot de tunnel en de toegangsgebieden daarvan. Overeenkomstig de in het voorgaande aangehaalde rechtspraak van het Hof van Justitie is dit een betrokken markt die een wezenlijk deel van de gemeenschappelijke markt vormt.

B.2. *De markten voor het internationaal reizigers- en goederenvervoer tussen het Verenigd Koninkrijk en het Europese vasteland*

(58) Uit de rechtspraak van het Hof van Justitie blijkt dat de term „markt" inhoudt „dat het, tussen de van die markt deel uitmakende produkten of diensten, tot daadwerkelijke mededinging kan komen, hetgeen meebrengt dat alle produkten of diensten die deel van een zelfde markt uitmaken, elkander voor een zelfde gebruik in voldoende mate kunnen substitueren". [1].

(59) Dat de verschillende wijzen van vervoer technisch substitueerbaar zijn, is derhalve op zich onvoldoende om te stellen dat zij tot een zelfde markt behoren.

(60) Beoordeeld dient te worden of de verschillende wijzen van vervoer voor de gebruikers in voldoende mate substitueerbaar zijn.

(61) Bovendien heeft het Hof van Justitie met betrekking tot de geografische markt geoordeeld dat er geen sprake is is van een wereldmarkt voor vervoer [2]. De verschillende vervoermogelijkheden dienen voor elke internationale route afzonderlijk beoordeeld te worden.

(62) In het onderhavige geval moet dus geconstateerd worden dat de ondernemingen die vervoerdiensten tussen het Verenigd Koninkrijk en het Europese vasteland verrichten, actief zijn in de internationale vervoersector, die is onderverdeeld in verscheidene markten met uiteenlopende kenmerken en waarop de verschillende vervoerwijzen op uiteenlopende wijze met elkaar concurreren. Met name de navolgende markten moeten worden onderscheiden.

(63) De markt voor het vervoer van goederen in een zelfde laadruimte, zonder dat de goederen gelost worden, waarbij de laadruimte een vrachtwagen, een container of een wissellaadbak kan zijn.

Na de opening van de Kanaaltunnel kan dergelijk vervoer gebeuren:

— met vrachtwagens, die gebruik maken van de door Eurotunnel geëxploiteerde spoorwegdiensten met pendeltreinen;

— met vrachtwagens die van de diensten van zeevervoerders gebruik maken;

— met internationale treinen, die een in het Verenigd Koninkrijk gelegen eindstation verbinden met een eindstation op het vasteland [3].

(64) De markt voor het vervoer van passagiers die beroepshalve reizen en die voor het vervoer van passagiers die om toeristische redenen reizen, vormen op hun beurt twee afzonderlijke markten vanwege de aard van de door de cliënten gevraagde diensten en de manier waarop de vervoerwijzen met elkaar concurreren.

(65) Personen die beroepshalve reizen, wensen een snel en zeer comfortabel vervoermiddel, waarvan frequentie en dienstregeling zijn afgestemd op de eisen die hun beroepsactiviteiten meebrengen. De prijs van het vervoer speelt geen doorslaggevende rol voor de keuze van het vervoermiddel. Dit kan het vliegtuig zijn, de hoge-snelheidstrein of een nachttrein van kwalitatief hoog niveau.

(66) Personen die voor hun genoegen reizen en zelf de kosten van de reis dragen, hechten daarentegen veel meer belang aan de prijs van het vervoer. Snelheid, comfort en frequentie zijn geen doorslaggevende factoren. Vervoer per spoor, vervoer over de weg waarbij deels gebruik wordt gemaakt van de pendeltreinen door de Kanaaltunnel of van de diensten van zeevervoerders, en vliegreizen per „economy class" kunnen onderling substitueerbare vervoerwijzen zijn [4].

(67) De in het bovenstaande in de overwegingen 48 tot en met 51 genoemde markten vormen derhalve geen uitputtende opsomming.

C. Het begrip overeenkomst

(68) De exploitatie-overeenkomst tussen CTG, FM, BR en SNCF vormt ondanks de gebruikte bewoordingen een overeenkomst in de zin van artikel 85 van het EG-Verdrag.

D. Beperking van de mededinging

D.1. *Beperking van de mededinging op de vervoermarkten*

(69) Krachtens artikel 10 van Richtlijn 91/440/EEG hebben internationale samenwerkingsverbanden van spoorwegondernemingen op het gebied van het reizigers- en conventionele vrachtvervoer voor het verrichten van internationale vervoerdiensten recht op toegang tot de spoorweginfrastructuur van de Lid-Staten waar zij zijn gevestigd, en op de doorvoer via de infrastructuur van andere Lid-Staten.

(70) Voor het verrichten van internationaal gecombineerd vervoer heeft elke spoorwegonderneming recht op toegang tot de spoorweginfrastructuur binnen de Gemeenschap.

[1] Zie arrest van 13. 2. 1979, in zaak 85/76 (Hoffman La Roche tegen Commissie), Jurispr. 1979, blz. 461, r.o. 28.

[2] Zie arrest van 11. 4. 1989, in zaak 66/86 (Ahmed Saeed Flugreisen), Jurispr. 1989, blz. 803.

[3] Zie in die zin Beschikking 94/594/EG van de Commissie (ACI) (PB nr. L 224 van 30. 8. 1994, blz. 28).

[4] Zie in die zin Beschikking 94/663/EG van de Commissie (Night Services) (PB nr. L 259 van 7. 10. 1994, blz. 20.

(71) Deze mogelijkheden gelden voor zowel bestaande als eventuele nieuwe spoorwegondernemingen, met inbegrip van dochterbedrijven van bestaande spoorwegondernemingen, die zich als spoorwegondernemingen in een Lid-Staat mogen vestigen.

(72) De bepalingen van genoemde richtlijn laten de Lid-Staten de mogelijkheid nationale wetgeving vast te stellen die ten aanzien van de toegang tot de infrastructuur liberaler is.

(73) De exploitatie-overeenkomst betekent in de eerste plaats een verdeling van de vervoermarkten tussen de pendeldiensten exploiterende Eurotunnel, en BR en SNCF, die internationale reizigers- en goederentreinen exploiteren.

(74) Op grond van artikel 28.5 van de exploitatie-overeenkomst hebben BR en SNCF de mogelijkheid onder bepaalde voorwaarden treinen met begeleide auto's en autoslaaptreinen te exploiteren, die met de voor Eurotunnel geëxploiteerde pendeldiensten kunnen concurreren. Ingevolge de overeenkomstig mag deze exploitatie de commerciële exploitatie van Eurotunnel echter niet schaden.

(75) Als spoorwegonderneming in de zin van artikel 3 van Richtlijn 91/440/EEG mag Eurotunnel juridisch treindiensten voor gecombineerd vervoer tussen het Verenigd Koninkrijk en het Europese vasteland exploiteren, die met de door BR en SNCF geëxploiteerde diensten concurreren.

(76) Ook heeft Eurotunnel juridisch de mogelijkheid met een andere spoorwegonderneming een internationaal samenwerkingsverband te vormen om internationale reizigers- of vrachtvervoerdiensten te exploiteren, die met BR en SNCF concurreren.

(77) Voorts is het vervoer van vrachtwagens door middel van pendeltreinen een vorm van internationaal gecombineerd goederenvervoer in de zin van Richtlijn 91/440/EEG.

(78) BR en SNCF hebben dus grond van artikel 10 van genoemde richtlijn juridisch de mogelijkheid dergelijke diensten en diensten voor het reizigersvervoer in het kader van een internationaal samenwerkingsverband te exploiteren, waarbij zij met Eurotunnel concurreren.

(79) Door de bovenbedoelde markten tussen BR, SNCF en Eurotunnel te verdelen zijn strekking en gevolg van de exploitatie-overeenkomst dat de mededinging wordt verhinderd of merkelijk beperkt, hetgeen een schending van artikel 85, lid 1, van het EG-Verdrag betekent.

D.2. *Beperking van de mededinging op de markt waarop doortochten voor het vervoer per spoor via de Kanaaltunnel geleverd worden*

(80) Als concessiehouder van de Kanaaltunnel bezit Eurotunnel alle doortochten per uur voor de exploitatie van vervoerdiensten via de tunnel.

(81) Uit de bepalingen van de overeenkomst blijkt echter dat de helft van de capaciteit van de tunnel gereserveerd is voor pendeldiensten en de andere helft voor internationale reizigers- en goederentreinen.

(82) Bovendien hebben BR en SNCF te allen tijde recht op 50 % van de capaciteit van de tunnel om internationale treindiensten te exploiteren, dus in feite op 100 % van de voor deze categorie vervoer beschikbare doortochten per uur, tenzij zij afzien van een gedeelte van hun recht. Ingevolge deze bepalingen verplichten BR en SNCF zich niet ertoe 50 % van de capaciteit van de tunnel af te nemen, maar verbindt de beheerder zich ertoe deze capaciteit naar gelang van de behoeften van BR en SNCF te verkopen.

(83) Andere spoorwegondernemingen kunnen derhalve van de infrastructuurbeheerder niet de doortochten per uur kopen die zij nodig hebben om internationale reizigers- of goederentreinen te exploiteren en met BR en SNCF te concurreren.

(84) Bijgevolg dient te worden vastgesteld dat de onderhavige overeenkomst ertoe strekt en ten gevolge heeft dat de mededinging op de markt waarop doortochten voor het vervoer per spoor via de tunnel worden geleverd, en op de vervoermarkten wordt beperkt.

E. **Beïnvloeding van het handelsverkeer tussen de Lid-Staten**

(85) De betrokken overeenkomst betreft de voorwaarden voor het gebruik van de Kanaaltunnel, die twee Lid-Staten verbindt. Derhalve beïnvloedt de overeenkomst het handelsverkeer tussen de Lid-Staten in de zin van artikel 85 van het EG-Verdrag.

F. **Artikel 85, lid 3, van het EEG-Verdrag en artikel 5 van Verordening (EEG) nr. 1017/68**

a) *Bevordering van de economische vooruitgang*

(86) De Kanaaltunnel is een spoorweginfrastructuur voor het vervoer van reizigers en goederen tussen het Verenigd Koninkrijk en het Europese vasteland.

(87) Dit vervoer wordt verricht door middel van internationale treinen die plaatsen in het Verenigd Koninkrijk en op het Europese vasteland met elkaar verbinden, alsmede door pendeltreinen voor het vervoer van voertuigen tussen Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk.

(88) Op basis van de beschikbare statistieken is moeilijk met zekerheid te voorspellen hoeveel verkeer van de pendeldiensten en hoeveel verkeer van de internationale reizigers- en vrachtvervoerdiensten gebruik zal maken.

(89) In ieder geval dienen de voertuigen voor wegtransport, die zich bij een van de toegangen tot de tunnel melden, op bevredigende wijze te kunnen worden vervoerd. Evenzo is het in het belang van de gebruikers om zodra de tunnel wordt geopend, efficiënt van de internationale treindiensten gebruik te kunnen maken.

(90) In dit verband zij erop gewezen dat het vervoer van voertuigen via pendeltreinen en het internationale spoorwegvervoer nieuwe diensten zijn, waarvoor investeringen in speciaal materieel noodzakelijk zijn die over een lange termijn worden afgeschreven.

(91) Het gespecialiseerde materieel voor pendelvervoer kan uitsluitend gebruikt worden voor het vervoer van voertuigen door de tunnel. Evenzeer geldt dat alhoewel uit technisch oogpunt de speciale internationale treinen voor het vervoer via de tunnel op andere routes kunnen worden ingezet, een dergelijke vorm van gebruik economisch niet gerechtvaardigd is.

(92) De exploitanten van het vervoer moeten daarom in het algemeen over bepaalde garanties beschikken met betrekking tot de beschikbaarheid van capaciteit op de infrastructuur, zowel voor het segment van de pendeldiensten als voor dat van de internationale treinen.

(93) De beschikbaarheid van capaciteit voor pendeldiensten en voor internationale treinen is eveneens van belang om voor het ontstaan van concurrentie tussen deze vervoermiddelen te zorgen.

(94) Derhalve is de Commissie van mening dat, gezien de specifieke kenmerken van de tunnel, de verdeling van de capaciteit van de tunnel tussen pendel- en internationale treinen de economische vooruitgang zal bevorderen.

(95) Daarnaast dient rekening gehouden te worden met het feit dat de exploitatie van pendel- en van internationale treinen zeer hoogwaardige technische kennis en speciaal materieel vereisen, die niet verwisselbaar zijn.

(96) Derhalve kan geoordeeld worden dat, gelet op het specifieke karakter van het onderhavige geval, de specialisatie van BR en SNCF op het gebied van internationale treindiensten en van Eurotunnel op het gebied van pendeldiensten de economische vooruitgang bevordert.

(97) Tevens dient te worden benadrukt dat de bouw van de tunnel een aanzienlijke particuliere investering is en dat de verbintenis van BR en SNCF om voor de duur van de concessie internationale treindiensten te exploiteren, waarbij van de door Eurotunnel verkochte doortochten per uur gebruik wordt gemaakt, in belangrijke mate bijdraagt tot het welslagen van het project. In dit verband zij gewezen op de verbintenis van BR en SNCF om gedurende de eerste twaalf jaar een vast bedrag aan vergoedingen te betalen. Deze verbintenis draagt rechtstreeks bij tot een sluitende financiering van het project.

(98) Voorts zijn deze verbintenissen belangrijke garanties voor de banken die de financiering van het Eurotunnel-project als geheel verzorgen.

(99) Bijgevolg is de Commissie van oordeel dat de betrokken overeenkomst de economische vooruitgang bevordert.

b) *Voordelen voor de gebruikers*

(100) De gebruikers zullen rechtstreeks voordeel hebben bij het tot stand brengen van regelmatige pendeldiensten en van regelmatige diensten van internationale treinen voor de gehele looptijd van de overeenkomst, daar deze een ander mogelijk vervoermiddel vormen om het Kanaal te passeren. De gebruikers zullen in het bijzonder rechtstreeks voordeel hebben bij de sterke toename van de concurrentie, die van het beschikbaar komen van de nieuwe diensten het gevolg zal zijn.

c) *Onmisbaarheid van beperkingen*

(101) Vooral gezien de eisen van het vervoerbeleid van de Gemeenschap en de Lid-Staten is het duidelijk dat de verdeling van de tunnelcapaciteit tussen pendeldiensten en internationale treinen onmisbaar is.

(102) In het licht van de prognoses voor het verkeer en voor het aantal daadwerkelijk benutte doortochten lijkt evenwel het feit dat alle voor internationale treindiensten beschikbare doortochten per uur voor BR en SNCF worden gereserveerd, niet onmisbaar om deze ondernemingen hun vervoerdiensten te laten verrichten en bij te dragen tot het welslagen van het project. In artikel 6.2 van de overeenkomst wordt overigens bepaald dat de concessiehouders BR en SNCF kunnen verzoeken afstand te doen van een gedeelte van hun rechten om de vaste verbinding te gebruiken en dat dit niet zonder gegronde reden mag worden geweigerd. In ieder geval dient voor minimale gevolgen voor de mededinging te worden gezorgd door andere spoorwegondernemingen dan BR en SNCF daadwerkelijk de mogelijkheid te garanderen voor de exploitatie van internationale treinen doortochten per uur te kopen. De Commissie is derhalve voornemens aan haar beschikking voorwaarden en verplichtingen te verbinden.

d) *Geen uitschakeling van de mededinging*

(103) Om dezelfde redenen als die welke in overweging 102 uiteengezet zijn, mag de betrokken overeenkomst niet leiden tot volledige uitschakeling van de mededinging en dit verband is de Commissie voornemens aan haar beschikking voorwaarden en verplichtingen te verbinden.

G. Bepalingen betreffende de ontheffing

(104) Ingevolge artikel 13 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 en artikel 8 van Verordening nr. 17 moet in een beschikking tot ontheffing een termijn voor de duur ervan worden vastgesteld en kunnen daaraan voorwaarden en verplichtingen worden verbonden.

(105) Voor de termijn van de ontheffing dient rekening te worden gehouden met het uitzonderlijke karakter van de bewuste infrastructuur en met de noodzaak om de voorwaarden te creëren die geëigend zijn voor het welslagen van dit project.

(106) In dit verband dient het belang van de betrokken overeenkomst voor het project te worden onderstreept.

(107) Het project wordt grotendeels gefinancierd door middel van bankleningen, waarvan de meeste in een periode van ongeveer 30 jaar moeten worden afgelost. De verbintenissen die BR en SNCF in het kader van de exploitatie-overeenkomst aangaan, dragen in aanzienlijke mate bij tot de garantie van deze leningen.

(108) De Commissie is derhalve van mening dat, gelet op de uitzonderlijke aard van dit geval, een ontheffing voor de duur van 30 jaar kan worden verleend.

(109) Aan de ontheffing moeten evenwel bepaalde voorwaarden en verplichtingen verbonden worden om ervoor te zorgen dat de beperking van de mededinging niet verder gaat dan hetgeen onmisbaar is, en de overeenkomst de betrokken partijen niet in staat stelt de mededinging uit te schakelen.

(110) BR en SNCF hebben de Commissie het volgende dienaangaande te kennen gegeven: tegen het einde van de tijdsspanne van twaalf jaar, en met inachtneming van de beperkingen die aan dergelijke prognoses inherent zijn, vertegenwoordigt de capaciteit om het totaal van die verkeersstromen te verwerken gemiddeld bij benadering 75 % van de capaciteit die bij de met Eurotunnel gesloten exploitatie-overeenkomst voor BR en SNCF wordt gereserveerd. Bij dat cijfer is rekening gehouden met de diverse karakteristieken op het stuk van snelheden van de uiteenlopende typen spoorverkeer in de tunnel. Het gemiddelde van 75 % kan overigens rond die waarde schommelen naar gelang de tijdstippen van de dag, waarbij het thans niet mogelijk is zich duidelijker uit te drukken wegens de onzekerheden ten aanzien van het vraagpatroon.

Eurotunnel heeft medegedeeld de reservering van 75 % van de capaciteiten voor BR en voor SNCF op basis van zijn verkeersprognoses niet aanvechtbaar te achten.

(111) In artikel 6.2 van de overeenkomst wordt bepaald dat Eurotunnel aan BR en SNCF kan verzoeken afstand te doen van een gedeelte van hun recht om capaciteit van de vaste verbinding te kopen en dat een dergelijk verzoek niet zonder gegronde reden mag worden geweigerd.

(112) De Commissie is derhalve van mening dat het niet gerechtvaardigd zou zijn indien BR en SNCF zich ertegen mogen verzetten dat andere spoorwegondernemingen voor het verrichten van internationale reizigers- of goederenvervoerdiensten per spoor doortochten per uur van de infrastructuurbeheerder kopen.

(113) BR en SNCF moeten echter over de doortochten per uur kunnen beschikken die nodig zijn om voor een adequaat niveau van dienstverlening te zorgen, dat wil zeggen 75 % van de voor internationale treinen gereserveerde uurcapaciteit van de tunnel, teneinde hun eigen diensten en die van hun dochterondernemingen te exploiteren. Ofschoon BR en SNCF te kennen hebben gegeven dat de 75 % als een percentage op dagbasis moet worden begrepen, is de Commissie van oordeel dat de reservering van 75 % van de capaciteiten ten behoeve van die ondernemingen om de volgende redenen op uurbasis moet worden gesteld:

(114) Enerzijds luidt de tussen Eurotunnel en BR/SNCF gesloten overeenkomst over reservering van capaciteiten op uur- en niet op dagbasis.

(115) Anderzijds is het onontbeerlijk dat ook andere spoorwegondernemingen dan BR en SNCF voor alle uren van de dag, spitsuren inbegrepen, doortochten per uur moeten kunnen verkrijgen. Het is immers een vaststaand feit dat voor een gegeven dienst niet alle doortochten per uur hetzelfde nut, noch dezelfde waarde hebben. Gaat het bij voorbeeld om reizen van zakenlieden, dan is het beslist nodig dat de aangeboden diensten hun de mogelijkheid bieden om 's ochtends vroeg in de voornaamste hoofdsteden van Europa aan te komen om dan aan het eind van de middag weer thuis te komen. De substitueerbaarheid speelt bij de verschillende internationale treinen dus slechts binnen bepaalde uurvakken. Het is onontbeerlijk dat de gebruikers daadwerkelijk op de uren waarin zij belang stellen, de mededingen tussen diverse vervoerders kunnen doen spelen.

(116) Deze bepaling mag niet beletten dat het percentage doortochten wordt aangepast in het kader van overeenkomsten tussen de beheerder van de infrastructuur, BR, SNCF en andere belanghebbende spoorwegondernemingen.

(117) BR en SNCF moeten derhalve naar gelang van hun behoeften meer dan 75 % van de uurcapaciteit kunnen gebruiken, indien de beheerder capaciteit beschikbaar heeft.

(118) Evenzo moeten andere spoorwegondernemingen meer dan 25 % van de uurcapaciteit kunnen gebruiken, indien de beheerder capaciteit beschikbaar heeft.

(119) Dergelijke aanpassingen mogen evenwel geen afbreuk doen aan het recht van BR en SNCF om tot 75 % van de voor internationale treinen gereserveerde uurcapaciteit te gebruiken, noch aan het recht van de overige spoorwegondernemingen om tot 25 % van de hiervoor bedoelde uurcapaciteit te gebruiken.

(120) De bepaling van het percentage doortochten per uur dat BR en SNCF daadwerkelijk nodig hebben, is gekoppeld aan verkeersprognoses, die voor een periode van 30 jaar uiterst moeilijk zijn op te stellen.

(121) Derhalve dient het voor BR en SNCF gereserveerde percentage van 75 % van de doortochten na een periode van twaalf jaar, dat wil zeggen uiterlijk op 31 december 2006, opnieuw door de Commissie te worden onderzocht.

(122) Gezien de lange duur van de ontheffing dienen de betrokken spoorwegondernemingen de Commissie jaarlijks van het aantal doortochten per uur dat daadwerkelijk is benut, in kennis te stellen en dient Eurotunnel de Commissie op de hoogte te stellen van het aantal aanvragen voor doortochten dat eventueel wegens gebrek aan doortochten niet is gehonoreerd.

(123) Deze beschikking wordt gegeven onverminderd de toepasselijkheid van artikel 86 van het EG-Verdrag, in het bijzonder wat de vaststelling van de vergoedingen voor het gebruik van de tunnel betreft, en onverminderd de toepasselijkheid van Richtlijn 91/440/EEG.

(124) Door deze beschikking worden de bepalingen van artikel 85, lid 1, van het EG-Verdrag, van artikel 2 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 en van artikel 53, lid 1, van de EER-Overeenkomst buiten toepassing verklaard ten aanzien van de exploitatie-overeenkomst die op 29 juli 1987 door BR, SNCF en Eurotunnel is gesloten. De beschikking

wordt gegeven onverminderd het standpunt van de Commissie in geval van een wijziging van partijen bij, van een wijziging van de inhoud van de overeenkomst of van een aanzienlijke wijziging in de voorwaarden van de werking van de markt,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

Overeenkomstig artikel 85, lid 3, van het EG-Verdrag, artikel 53, lid 3, van de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte en artikel 5 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 worden de bepalingen van artikel 85, lid 1, van het EG-Verdrag, van artikel 53, lid 1, van de EER-Overeenkomst en van artikel 2 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 voor 30 jaar, te rekenen vanaf 16 november 1991, buiten toepassing verklaard ten aanzien van de exploitatie-overeenkomst die op 29 juli 1987 door The Channel Tunnel Group Limited, France Manche SA, the British Railways Board en Société nationale des chemins de fer français is gesloten.

Artikel 2

Aan de in artikel 1 bepaalde ontheffing worden de navolgende voorwaarden en verplichtingen verbonden.

A. **Voorwaarden**

a) Overeenkomstig de bepalingen van artikel 6.2 van de exploitatie-overeenkomst mogen BR en SNCF zich niet ertegen verzetten dat de betrokken infrastructuurbeheerder aan andere spoorwegondernemingen de voor het verrichten van internationale reizigers- en goederenvervoerdiensten noodzakelijke doortochten per uur verkoopt.

b) Om gedurende het tijdvak eindigende op 31 december 2006 voor een adequate dienstverlening te kunnen zorgen, moeten BR en SNCF echter kunnen beschikken over de nodige doortochten per uur, te weten in elke richting maximaal 75 % van de uurcapaciteit van de tunnel die voor het reizigers- en goederenvervoer per trein is gereserveerd, teneinde hun eigen diensten en die van hun dochterondernemingen te exploiteren.

c) Gedurende het in b) bedoelde tijdsbestek moeten de overige spoorwegondernemingen en samenwerkingsverbanden van spoorwegondernemingen voor de exploitatie van internationale reizigers- en goederentreinen in elke richting over ten minste 25 % van de uurcapaciteit van de tunnel kunnen beschikken.

d) De bepalingen onder b) en c) beletten niet dat BR en SNCF gedurende het in b) bedoelde tijdsbestek meer dan 75 % van de uurcapaciteit gebruiken, indien de overige spoorwegondernemingen minder dan 25 % van de resterende capaciteit gebruiken.

e) De bepalingen onder b) en c) beletten evenmin dat de overige spoorwegondernemingen gedurende het in b) bedoelde tijdsbestek meer dan 25 % van de uurcapaciteit gebruiken, indien BR en SNCF minder dan 75 % van de voor hen gereserveerde capaciteit gebruiken.

f) Dergelijke aanpassingen mogen evenwel geen beletsel vormen voor het recht van BR en SNCF om voor hun behoeften gedurende het tijdsbestek van twaalf jaar tot 75 % van de voor internationale treinen gereserveerde aantal doortochten per uur te gebruiken, noch voor het recht van de overige spoorwegondernemingen om tot 25 % van de hiervoor bedoelde capaciteit te gebruiken.

g) Het voor BR en SNCF gereserveerde percentage doortochten per uur wordt door de Commissie vóór 31 december 2006 opnieuw onderzocht.

B. **Verplichtingen**

h) BR en SNCF stellen de Commissie jaarlijks, te rekenen vanaf 1 januari 1995, in kennis van het op maandbasis berekende gemiddelde aantal benutte doortochten per uur, uitgesplitst naar uren en richting.

i) The Channel Tunnel Group Limited en France Manche SA stellen de Commissie jaarlijks, te rekenen vanaf 1 januari 1995, in kennis van het gemiddelde aantal aanvragen voor doortochten per uur die door spoorwegondernemingen of samenwerkingsverbanden van spoorwegondernemingen, andere dan BR en SNCF, zijn ingediend en die wegens gebrek aan beschikbare doortochten niet zijn gehonoreerd.

Artikel 3

Deze beschikking is gericht tot:

1. British Railways Board
   Euston House
   24 Eversholt Street
   GB-London NW1 1DZ
2. SNCF
   88, rue St Lazare
   F-75009 Paris
3. The Channel Tunnel
   Group Limited
   The Adelphi
   John Adam Street
   GB-London WC2N 6JT
4. France Manche SA
   112, avenue Kléber
   BP. 166 — Trocadero
   F-76770 Paris Cedex 16

Gedaan te Brussel, 13 december 1994.

Voor de Commissie
Karel VAN MIERT
Lid van de Commissie