ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

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)

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

(Κείμενο που παρουσιαζει ευδιαφέρον για τα ΕΟΧ)

(94/894/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο,

τον κανονισμό αριθ. 17 του Συμβουλίου της 6ης Φεβρουαρίου 1962, πρώτο κανονισμό εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης [1], όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης της Ισπανίας και της Πορτογαλίας,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 του Συμβουλίου της 19ης Ιουλίου 1968 περί εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στους τομείς των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών [2], όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης της Ελλάδας,

την ανακοίνωση [3] που υποβλήθηκε σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 3 του κανονισμού αριθ. 17 και το άρθρο 26 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68,

Κατόπιν διαβουλεύσεως με τη Συμβουλευτική Επιτροπή Συμπράξεων και Δεσποζουσών Θέσεων,

Εκτιμώντας ότι:

1. ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

Α. Η κοινοποίηση

(1) Στις 2 Νοεμβρίου 1987, η εταιρεία αγγλικού δικαίου The Channel Tunnel Group Limited (CTG), και η εταιρεία γαλλικού δικαίου France Manche SA (FM), κοινοποίησαν σύμβαση χρήσης που συνήφθη στις 29 Ιουλίου 1987 με την British Railways Board (BR) και την Société nationale des chemins de fer français (SNCF), για την οποία είχαν ζητήσει να κηρυχθεί ανεφάρμοστη η απαγόρευση του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68, σύμφωνα με το άρθρο 5 του εν λόγω κανονισμού. Η εν λόγω κοινοποίηση εγκρίθηκε από όλα τα συμβαλλόμενα μέλη της σύμβασης.

(2) Η Επιτροπή δημοσίευσε στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* [4] περίληψη, σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68.

(3) Στη συνέχεια, η Επιτροπή αποφάσισε να μην προβάλλει, εντός της προθεσμίας των 90 ημερών που προβλέπεται στο άρθρο 12 παράγραφος 3 του εν λόγω κανονισμού, ότι υπάρχουν σοβαρές αμφιβολίες, χορηγώντας κατ' αυτό τον τρόπο τριετή απαλλαγή αρχής γενομένης από την ημερομηνία δημοσίευσης στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, ήτοι μέχρι τις 15 Νοεμβρίου 1991. Η παρούσα απόφαση έχει ως αντικείμενο την ανανέωση της εν λόγω απαλλαγής.

Β. Σύντομη περιγραφή της μόνιμης σύνδεσης

(4) Η μόνιμη σύνδεση περιλαμβάνει μια σιδηροδρομική σύνδεση, η οποία αποτελείται από μια σήραγγα που έχει διανοιχτεί σε δύο στοές και από μια στοά υπηρεσίας υπό τη Μάγχη, μεταξύ των σημείων Fréthum στο διαμέρισμα Pas-de-Calais και Cheriton στην κομητεία Kent, καθώς και από τερματικούς σταθμούς και εγκαταστάσεις ελέγχου της εισόδου και εξόδου στις σήραγγες, που περιλαμβάνουν ιδίως εγκαταστάσεις συνοριακών ελέγχων.

Μεταξύ των δύο στοών μονής γραμμής προβλέπονται διασταυρώσεις — αλλαγές για τη διευκόλυνση της κυκλοφορίας των συρμών και των συρμών τύπου σαΐτας που κινούνται κατά την αντίθετη φορά κυκλοφορίας σε περιόδους συντήρησης ή σε περίπτωση ατυχήματος όπου ενέχονται οι αμαξοστοιχίες, οι συρμοί τύπου σαΐτας ή οι μόνιμες εγκαταστάσεις.

(5) Το σύστημα σηματοδότησης έχει σχεδιαστεί με τρόπο ώστε να μεσολαβεί διάστημα τριών λεπτών μεταξύ δύο διαδοχικών αμαξοστοιχιών ή/και συρμών τύπου σαΐτας και πρέπει να είναι δυνατόν να επιτευχθεί συντόμευση του διαστήματος αυτού σε μεταγενέστερο στάδιο.

Το σύστημα θα πρέπει να είναι δυνατό να εκσυγχρονιστεί με την πλήρως αυτοματοποιημένη λειτουργία των αμαξοστοιχιών.

(6) Η υποδομή πρέπει να καθιστά δυνατή την εκμετάλλευση, αφενός, διεθνών συρμών που εκτελούν δρομολόγια μεταξύ γεωγραφικών σημείων στο Ηνωμένο Βασίλειο και στην Ηπειρωτική Ευρώπη και, αφετέρου, συρμών τύπου σαΐτας που εκτελούν μεταφορές

(1) ΕΕ αριθ. 13 της 21. 1. 1962, σ. 204/62.
(2) ΕΕ αριθ. L 175 της 23. 7. 1968, σ. 1.
(3) ΕΕ αριθ. C 210 της 30. 7. 1994, σ. 15.
(4) ΕΕ αριθ. C 292 της 16. 11. 1988, σ. 2.

αυτοκινήτων, λεωφορείων, τροχόσπιτων και φορτηγών μεταξύ του Frértun και του Cheriton.

(7) Οι επιβατικοί συρμοί τύπου σαΐτας πρέπει να αποτελούνται κατά κανόνα από δύο αμαξοστοιχίες, η καθεμία από τις οποίες έχει δεκατρία βαγόνια μεταφοράς αυτοκινήτων, καθώς και βαγόνια απαραίτητα για τη φόρτωση και εκφόρτωση. Τα βαγόνια έχουν είτε δύο επίπεδα για τη μεταφορά αυτοκινήτων των οποίων το ύψος δεν υπερβαίνει το 1,93 μέτρα, είτε ένα επίπεδο για τη μεταφορά αυτοκινήτων οχημάτων όπως λεωφορεία και τροχόσπιτα.

(8) Οι εμπορευματικοί συρμοί τύπου σαΐτας αποτελούνται από 25 βαγόνια κατ' ανώτατο όριο, καθώς και από δύο βαγόνια απαραίτητα για τη φόρτωση και εκφόρτωση. Τα βαγόνια αυτά σχεδιάζονται για τη μεταφορά φορτηγών βάρους μέχρι 44 τόνους. Το μήκος ενός εμπορευματικού συρμού, χωρίς τη μηχανή, είναι 560 μέτρα περίπου και το βάρος του ρυμουλκούμενου υλικού ανέρχεται σε 2 000 τόνους.

Γ. **Οι ενεχόμενες επιχειρήσεις**

(9) Η Channel Tunnel Group Limited (CTG) είναι πλήρως ελεγχόμενη θυγατρική της εταιρείας αγγλικού δικαίου Eurotunnel plc με έδρα το Λονδίνο.

(10) Η France Manche SA (FM) είναι πλήρως ελεγχόμενη θυγατρική της εταιρείας γαλλικού δικαίου Français Eurotunnel SA με έδρα το Παρίσι.

(11) Το αντικείμενο των εταιρειών CTG και FM είναι ο σχεδιασμός, η χρηματοδότηση, η κατασκευή και η εκμετάλλευση της σήραγγας της Μάγχης.

(12) Αντικείμενη της Société Eurotunnel SA είναι η απόκτηση συμμετοχών στις εταιρείες που ασχολούνται άμεσα ή έμμεσα με την κατασκευή και την εκμετάλλευση μιας μόνιμης σύνδεσης υπό τη Μάγχη ή οποιασδήποτε άλλης μόνιμης σύνδεσης, και γενικότερα με κάθε δραστηριότητα χρηματοπιστωτικής, εμπορικής και βιομηχανικής φύσεως που μπορεί να διευκολύνει την υλοποίησή της.

(13) Αντικείμενο της Eurotunnel plc είναι να αποκτήσει το σύνολο του μετοχικού κεφαλαίου της CTG και να δρα ως εταιρεία χαρτοφυλακίου και συντονισμού αναλαμβάνοντας όλες τις δραστηριότητες σχεδιασμού, ανάπτυξης, κατασκευής, χρηματοδότησης και εκμετάλλευσης σηράγγων ή άλλων μόνιμων συνδέσεων μεταφοράς υπό τη Μάγχη, καθώς και κάθε άλλη συναφή δραστηριότητα.

(14) Η CTG και η FM είναι ανάδοχοι και διαχειριστές της σήραγγας της Μάγχης και, για το σκοπό αυτό, δημιούργησαν μια συμμετοχική εταιρεία με την επωνυμία Eurotunnel, που εκπροσωπείται από δύο συμπροέδρους. Η επωνυμία Eurotunnel χρησιμοποιείται στην παρούσα απόφαση για να προσδιοριστούν οι δύο ανάδοχοι.

(15) Η BR και η SNCF είναι δύο σιδηροδρομικές επιχειρήσεις κατά την έννοια του άρθρου 3 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου ([1]).

Δ. **Η παραχώρηση**

(16) Με πράξη της 19ης Μαρτίου 1986, ο υφυπουργός μεταφορών του Ηνωμένου Βασιλείου και ο υπουργός μεταφορών της Γαλλίας παρεχώρησαν από κοινού και αλληλεγγύως στη CTG και στην FM το δικαίωμα σχεδιασμού, χρηματοδότησης, κατασκευής και εκμετάλλευσης μιας μόνιμης σύνδεσης υπό τη Μάγχη μεταξύ του διαμερίσματος του Pas-de-Calais της Γαλλίας και της κομητείας του Kent στην Αγγλία. Η διάρκεια της παραχώρησης αυτής ορίστηκε αρχικά σε 55 έτη και παρατάθηκε το 1994 σε 65 έτη.

Ε. **Η σύμβαση χρήσης**

(17) Η σύμβαση χρήσης (εφεξής σύμβαση) είναι συμφωνία που συνήφθη στις 29 Ιουλίου 1987 μεταξύ των CTG και FM, ως αναδόχων, αφενός, και των BR και SNCF ως σιδηροδρομικών εταιρειών-χρηστών της σήραγγας, αφετέρου.

(18) Σε γενικές γραμμές, η σύμβαση αφορά τρόπους χρησιμοποίησης της σήραγγας που επιτρέπουν τη διέλευση επιβατικών και εμπορευματικών συρμών τους οποίους εκμεταλλεύονται σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, καθώς και τη διέλευση συρμών τύπου σαΐτας που μεταφέρουν αυτοκίνητα οχήματα και επιβάτες τους οποίους εκμεταλλεύεται η Eurotunnel.

(19) Σύμφωνα με τα συμβαλλόμενα μέρη, η σύμβαση έχει ως στόχο την επίτευξη δίκαιου και εφικτού καταμερισμού της νέας υποδομής την οποία αντιπροσωπεύει η μόνιμη σύνδεση μεταξύ δύο διακεκριμένων αγορών, ήτοι μεταξύ της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών, επιβατών και εμπορευμάτων, την οποία εκμεταλλεύονται οι BR και SNCF, και της αγοράς μεταφοράς συνοδευόμενων αυτοκινήτων-οχημάτων από ειδικό σύστημα συρμών τύπου σαΐτας που εκμεταλλεύεται η Eurotunnel. Κατά την άποψη των συμβαλλόμενων μερών, η διάκριση αυτή οφείλεται στο γεγονός ότι οι ανάδοχοι δεν έχουν ούτε την πείρα ούτε τους απαραίτητους πόρους για να παρέχουν οι ίδιοι ολοκληρωμένες υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών.

(20) Βάσει της σύμβασης, οι ανάδοχοι αναλαμβάνουν την υποχρέωση να διατηρούν τη μόνιμη σύνδεση ανοικτή στη διέλευση συρμών καθόλη τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης και σύμφωνα με τεχνικές λεπτομέρειες που έχουν οριστεί.

(21) Η μεταφορική ικανότητα της σήραγγας υπολογίζεται σε σταθερά δρομολόγια ανά ώρα προς κάθε κατεύθυνση. Οι ανάδοχοι θα πρέπει να καταβάλουν κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε η σήραγγα, κατά την ημερομηνία έναρξης της λειτουργίας της, να έχει δυναμικότητα τουλάχιστο 20 δρομολογίων ανά ώρα.

(22) Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις αναλαμβάνουν την υποχρέωση να παρέχουν τακτικές εμπορικές υπηρεσίες επιβατικών και εμπορευματικών συρμών από την προβλεπόμενη ημερομηνία έναρξης λειτουργίας της σήραγγας και καθόλη τη διάρκεια της σύμβασης, σύμφωνα με καθορισμένα κριτήρια ποιότητας και συχνότητας. Πρέπει ιδίως να μεριμνήσουν ώστε να εξασφαλιστεί στη σήραγγα το υψηλότερο δυνατό επίπεδο κυκλοφορίας, σύμφωνα με τα συνήθη εμπορικά κριτήρια.

(23) Η BR και η SNCF αναλαμβάνουν επίσης την υποχρέωση να διαθέτουν, καθεμία στο έδαφός της, επαρκείς σιδηροδρομικές υποδομές ώστε να είναι δυνατή η μέσω της σήραγγας μεταφορά εντός των δώδεκα μηνών που έπονται της έναρξης λειτουργίας της σήραγγας 17 400 επιβατών, 5 200 000 τόνων εμπορευμάτων και 2 900 000 τόνων εμπορευμάτων χύδην.

(24) Επίσης, η BR και η SNCF πρέπει να διαθέτουν, κατά την έναρξη της λειτουργίας της σήραγγας, κατάλληλο και επαρκές υλικό κινήσεως για να είναι δυνατή η ομαλή διεξαγωγή της κυκλοφορίας.

(25) Σύμφωνα με το άρθρο 6.2 της σύμβασης, η BR και η SNCF θα έχουν καθόλη τη διάρκεια της σύμβασης το δικαίωμα να χρησιμοποιούν το 50 % της μεταφο-

([1]) ΕΕ αριθ. C 237 της 24. 8. 1991, σ. 25.

ρικής ικανότητας της μόνιμης σύνδεσης, ανά ώρα και προς κάθε κατεύθυνση, για την εκτέλεση διεθνών επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών, εκτός και εάν συμφωνήσουν να παραιτηθούν από ένα μέρος των δικαιωμάτων τους, ενώ κάθε άρνηση πρέπει να δικαιολογείται.

(26) Η Eurotunnel αναλαμβάνει την υποχρέωση να πωλήσει στις BR και SNCF, εάν παραστεί ανάγκη, μέχρι το 50 % της δυναμικότητας της σήραγγας. Η BR και η SNCF αναλαμβάνουν από την πλευρά τους την υποχρέωση να παρέχουν τις υπηρεσίες μεταφορών που ορίζονται στο σημείο 22, αλλά δεν δεσμεύονται να αγοράσουν το 50 % της μεταφορικής ικανότητας της σήραγγας.

(27) Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας, η BR και η SNCF ανέφεραν στην Επιτροπή ότι, στη διάρκεια περίοδου 12 χρόνων, η απαραίτητη δυναμικότητα προς εξασφάλιση των υπηρεσιών μεταφοράς αντιπροσωπεύει κατά μέσο όρο περίπου 75 % της μεταφορικής ικανότητας που διατίθεται στη BR και στην SNCF από τη σύμβαση χρήσης.

(28) Σε αντάλλαγμα της χρησμοποίησης της μόνιμης σύνδεσης, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να καταβάλουν στους αναδόχους τέλη χρήσης που περιλαμβάνουν ένα πάγιο και ένα μεταβλητό στοιχείο. Κατά τη διάρκεια των δώδεκα πρώτων ετών χρήσης, τα εν λόγω τέλη θα ανέρχονται στο ελάχιστο ποσό που προβλέπει το άρθρο 7.5 της σύμβασης.

(29) Εξάλλου, ένα μέρος των δαπανών που αναλαμβάνουν οι ανάδοχοι σε σχέση με την εκμετάλλευση, τη συντήρηση και την ανακαίνιση της μόνιμης σύνδεσης, θα επιστρέφεται από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στους αναδόχους, σύμφωνα με τις αρχές που ορίζει το παράρτημα V της σύμβασης.

(30) Βάσει του άρθρου 25 της σύμβασης, οι ανάδοχοι και οι BF/SNCF πρέπει να συζητούν τον τρόπο εμπορικής εκμετάλλευσης των υπηρεσιών προς εξασφάλιση της βέλτιστης αξιοποίησης της μόνιμης σύνδεσης.

(31) Ομοίως, κατ' εφαρμογή του άρθρου 28.5 της σύμβασης, οι ανάδοχοι θα προσπαθήσουν, στο πλαίσιο του επενδυτικού προγράμματος, να επιτρέψουν στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις την εκμετάλλευση σιδηροδρόμων για συνοδευόμενα αυτοκίνητα και κλινοθέσιων σιδηροδρόμων για αυτοκίνητα, έχοντας βεβαίως υπόψη ότι η εκμετάλλευση αυτή δεν πρέπει να θέσει σε κίνδυνο την εμπορική εκμετάλλευση από τους αναδόχους.

(32) Η διάρκεια της σύμβασης είναι η ίδια με εκείνη της παραχώρησης, ήτοι 65 έτη.

ΣΤ. **Το νομικά πλαίσιο εντός του οποίου λειτουργεί η συμφωνία**

(33) Πρέπει να υπομνησθεί ότι το άρθρο 61 της συνθήκης προβλέπει ότι η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών διέπεται από τις διατάξεις του τίτλου περί μεταφορών. Η εφαρμογή των αρχών της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών που θεσπίζονται με τα άρθρα 59 και 60 της συνθήκης πρέπει συνεπώς να υλοποιηθεί με την υλοποίηση της κοινής πολιτικής μεταφορών βασιζόμενης στο άρθρο 75 της συνθήκης.

(34) Αυτό είνει το αντικείμενο της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ, που θεσπίζει, υπέρ των κοινοτικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διεθνών ενώσεων, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, δικαίωμα πρόσβασης στις σιδηροδρομικές υποδομές των κρατών μελών για την παροχή υπηρεσιών διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών.

(35) Η εν λόγω οδηγία θεσπίζει ένα νέο νομικό πλαίσιο εντός του οποίου οι κανόνες ανταγωνισμού πρέπει να αναπτύξουν τα αποτελέσματά τους. Σ' αυτό το νομικό πλαίσιο, οι επιχειρήσεις μπορούν να συνάψουν συμφωνίες, το θεμιτό των οποίων πρέπει να εξετάζεται υπό το φως των κανόνων ανταγωνισμού.

(36) Το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας αυτής ορίζεται σύμφωνα με δύο κριτήρια:

— η οδηγία αφορά, αφενός, τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής, όπως ορίζεται στο παράρτημα 1 μέρος Α του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2598/70 της Επιτροπής της 18ης Δεκεμβρίου 1990 περι καθορισμού του περιεχομένου των διαφόρων κεφαλαίων των εντύπων λογιστικής οργανώσεως του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1108/90 του Συμβουλίου [1], με εξαίρεση την τελευταία περίπτωση,

— η οδηγία αφορά, αφετέρου, τις δραστηριότητες σιδηροδρομικών μεταφορών των επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες ή θα εγκατασταθούν σε κράτος μέλος, με εξαίρεση τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις των οποίων οι δραστηριότητες περιόριζονται στην εκμετάλλευση μόνο των αστικών, προαστιακών ή περιφερειακών μεταφορών.

(37) Βάσει του άρθρου 13.1 της σύμβασης, οι ανάδοχοι πρέπει να ζητήσουν από τις κυβερνήσεις του Ηνωμένου Βασιλείου και της Γαλλίας, σύμφωνα με την σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) [2], τη συμπερίληψη της μόνιμης σύνδεσης στον κατάλογο των γραμμών στις οποίες ισχύουν οι ενιαίοι κανόνες που διέπουν τη σύμβαση διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών και αποσκευών (CIV) [3], καθώς και οι ενιαίοι κανόνες που διέπουν τη σύμβαση διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων (CIM) [4]. Οι ανάδοχοι πρέπει να αναφέρονται ως φορείς εκμετάλλευσης των εν λόγω γραμμών όσον αφορά την κυκλοφορία αμαξοστοιχιών.

(38) Επίσης, η μόνιμη σύνδεση είναι υποδομή η οποία επιτρέπει τη διέλευση διεθνών αμαξοστοιχιών και συρμών τύπου σαΐτας που στην πράξη συνιστούν σύστημα σιδηροδρομικών μεταφορών του οποίου η δραστηριότητα περιορίζεται γεωγραφικά στη σήραγγα.

(39) Συνεπώς, η μόνιμη σύνδεση αποτελεί σιδηροδρομική υποδομή, κατά την έννοια του άρθρου 3 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ, της οποίας διαχειριστής είναι η Eurotunnel.

Η BR και η SNCF είναι, από την πλευρά τους, δύο σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που μπορούν να αξιοποιήσουν τα δικαιώματα πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή υπό τους όρους που προβλέπονται στο άρθρο 10 της εν λόγω οδηγίας.

Ζ. **Παρατηρήσεις τρίτων**

(40) Μετά την ανακοίνωση, που δημοσιεύθηκε σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 3 του κανονισμού

[1] ΕΕ αριθ. L 278 της 23. 12. 1970, σ. 1.
[2] Σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές της 9ης Μαΐου 1980.
[3] Παράρτημα Α στην COTIF.
[4] Παράρτημα Β στην COTIF.

αριθ. 17 και το άρθρο 26 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68, η Επιτροπή έλαβε τις παρατηρήσεις τρίτων ενδιαφερομένων, οι οποίοι υπογράμμισαν κυρίως τρία σημεία:

— την ανάγκη να εξασφαλισθεί η πλήρης εφαρμογή των διατάξεων της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ όσον αφορά τους όρους πρόσβασης στις υποδομές,

— την ανάγκη να μην τεθεί στην αποκλειστική διάθεση της BR και της SNCF ένα ιδιαίτερα αυξημένο ποσοστό δρομολογίων, γεγονός που θα παρεμπόδιζε τις άλλες επιχειρήσεις να δρομολογήσουν επαρκή αριθμό αμαξοστοιχιών,

— την ανάγκη να μην χορηγηθεί απαλλαγή υπερβολικά μεγάλης διάρκειας, λαμβάνοντας υπόψη τους μεταβαλλόμενους όρους της λειτουργίας της αγοράς.

II. ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

Α. Οι συναφείς νομικές διατάξεις και διαδικαστικοί κανόνες

(41) Οι συμβαλλόμενοι κοινοποίησαν τη σύμβαση σύμφωνα με τους διαδικαστικούς κανόνες που καθορίζονται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68.

(42) Ωστόσο, η σύμβαση δεν αφορά μόνον τις υπηρεσίες μεταφοράς, αλλά επίσης τη διάθεση υποδομής πράγμα που δεν συνιστά μεταφορική δραστηριότητα.

(43) Πρέπει να υπομνησθεί σχετικά ότι ο κανονισμός αριθ. 17 είχε κηρυχθεί ανεφάρμοστος στον τομέα των μεταφορών από τον κανονισμό αριθ. 141 του Συμβουλίου [1], προκειμένου να ληφθούν υπόψη τα ειδικά χαρακτηριστικά του τομέα των μεταφορών.

(44) Το τρίτο σημείο αιτιολογικής σκέψης του κανονισμού αριθ. 141 ορίζει σχετικά ότι: τα ειδικά χαρακτηριστικά στον τομέα των μεταφορών δικαιολογούν την εξαίρεση από την εφαρμογή του κανονισμού αριθ. 17 μόνο των συμφωνιών, αποφάσεων, και εναρμονισμένων πρακτικών που αφορούν άμεσα την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς.

(45) Σύμφωνα με το άρθρο 1 του κανονισμού αριθ. 141, ο κανονισμός αριθ. 17 δεν εφαρμοζόταν στις συμφωνίες, αποφάσεις και εναρμονισμένες πρακτικές στον τομέα των μεταφορών, οι οποίες έχουν αντικείμενο ή αποτέλεσμα τον καθορισμό τιμών και όρων μεταφοράς, τον περιορισμό ή τον έλεγχο της προσφοράς μεταφοράς ή την κατανομή των αγορών μεταφορών, ούτε στις περιπτώσεις δεσπόζουσας θέσεως, κατά την έννοια του άρθρου 86 της συνθήκης εντός της αγοράς μεταφορών. Η προσφορά μεταφοράς συνίσταται εν προκειμένω στο να τίθενται στη διάθεση των χρηστών διεθνείς αμαξοστοιχίες για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων καθώς και συρμοί τύπου σαΐτας που μπορούν να μεταφέρουν οχήματα. Οι υπηρεσίες αυτές συνιστούν πράγματι τις υπηρεσίες μεταφοράς.

(46) Κατά συνέπεια, ο κανονισμός αριθ. 141 και οι ειδικοί κανονισμοί διαδικασίας στον τομέα των μεταφορών καλύπτουν μόνον τις πρακτικές περιορισμού του ανταγωνισμού που σχετίζονται με την αγορά μεταφορών εφόσον επηρεάζουν την ίδια την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς.

(47) Από τη νομολογία του Δικαστηρίου [2] προκύπτει ότι η οργάνωση των λιμενικών δραστηριοτήτων, μολονότι είναι συμπληρωματική και απαραίτητη για τις θαλάσσιες μεταφορές, πρέπει ωστόσο να διακρίνεται από αυτές, και αποτελεί ξεχωριστή αγορά.

(48) Υπό τους όρους αυτούς, η δραστηριότητα διάθεσης υποδομής δεν εμπίπτει, κατά την άποψη της Επιτροπής, στο πεδίο εφαρμογής των ειδικών κανονισμών διαδικασίας στον τομέα των μεταφορών και καλύπτεται από τον κανονισμό αριθ. 17 για την εφαρμογή των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης.

(49) Κατά συνέπεια, στην προκειμένη περίπτωση, ο κανονισμός διαδικασίας που εφαρμόζεται για το τμήμα της συμφωνίας που σχετίζεται με τις υπηρεσίες μεταφορών είναι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68, ενώ ο κανονισμός αριθ. 17 ισχύει όσον αφορά τη διάθεση των υποδομών.

(50) Εξάλλου, δεδομένου ότι η εν λόγω συμφωνία ενδέχεται να έχει επιπτώσεις στο έδαφος του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, πρέπει επίσης να εξετασθεί το θεμιτό της συμφωνίας υπό το φως του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ.

Β. Οι σχετικές αγορές

Β.1 *Η αγορά κατανομής δρομολογίων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στη σήραγγα της Μάγχης*

(51) Η σήραγγα της Μάγχης αποτελεί σημαντική σιδηροδρομική υποδομή, ο διαχειριστής της οποίας πωλεί τα δρομολόγια στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που επιθυμούν να εκμεταλλευθούν διεθνείς αμαξοστοιχίες.

(52) Η χρήση δρομολογίων στην εν λόγω υποδομή είναι απαραίτητη για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που παρέχουν μεταφορικές υπηρεσίες και ενσωματώνουν το κόστος αγοράς των εν λόγω δρομολογίων στην τιμή μεταφοράς που χρεώνουν στους πελάτες τους, οι οποίοι καταβάλλουν μια συνολική τιμή στους μεταφορείς.

(53) Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι το γεγονός ότι οι χρήστες καταβάλλουν μια συλλογική τιμή στους μεταφορείς δεν αρκεί για να αποδειχθεί ότι η παροχή υπηρεσίας από το διαχειριστή της υποδομής αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της παρεχόμενης μεταφορικής υπηρεσίας, κατά την έννοια του άρθρου 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68.

(54) Πρέπει να υπομνησθεί σχετικά ότι από τη νομολογία του Δικαστηρίου [3] και την πρακτική λήψης αποφάσεων της Επιτροπής [4] προκύπτει ότι η παροχή λιμενικών υπηρεσιών μπορεί να αποτελεί αγορά αναφοράς κατά την έννοια των κανόνων περί ανταγωνισμού.

(55) Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι η ανάλυση αυτή μπορεί να εφαρμοστεί, στην προκειμένη περίπτωση, για την κατανομή δρομολογίων στη σήραγγα της Μάγχης.

---

[1] ΕΕ αριθ. 124 της 28. 11. 1962, σ. 2751/62.

[2] Απόφαση της 10ης Δεκεμβρίου 1991 στην υπόθεση C-179/90 (Porto di Genova), Συλλογή 1991, σ. I-5923.

[3] Βλέπε υποσημείωση του σημείου 47.

[4] Απόφαση 94/19/ΕΚ (Sea Containers/Stena Sealink), ΕΕ αριθ. L 15 της 18. 1. 1994, σ. 8.

(56) Η υποδομή αυτή συνιστά βασική διευκόλυνση για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που επιθυμούν να παράσχουν υπηρεσίες μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και της ηπειρωτικής Ευρώπης.

(57) Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι η παροχή υποδομής στη σήραγγα της Μάγχης αποτελεί αγορά αναφοράς, η οποία γεωγραφικά περιορίζεται στη σήραγγα και στις ζώνες πρόσβασης σ' αυτήν. Σύμφωνα με την προαναφερθείσα νομολογία του Δικαστηρίου, η εν λόγω αγορά αποτελεί σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς.

B.2 *Οι αγορές διεθνών επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ Ηνωμένου Βασιλείου και ηπειρωτικής Ευρώπης*

(58) Από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι η έννοια της αγοράς συνεπάγεται ότι μπορεί να υπάρχει ουσιαστικός ανταγωνισμός μεταξύ σχετικών προϊόντων και υπηρεσιών, πράγμα που προϋποθέτει επαρκή βαθμό εναλλαξιμότητας για την ίδια χρήση όλων των υπηρεσιών που προσφέρονται στην ίδια αγορά [1].

(59) Συνεπώς, όσον αφορά τις μεταφορές, η δυνατότητα τεχνικής υποκατάστασης μεταξύ των διάφορων ειδών μεταφοράς και μόνον δεν θα επαρκούσε για να αποδειχθεί ότι τα εν λόγω είδη αναφοράς ανήκουν στην ίδια αγορά.

(60) Πρέπει να εκτιμηθεί σε ποιο βαθμό τα διάφορα αυτά είδη μεταφοράς παρουσιάζουν για τους χρήστες επαρκή βαθμό εναλλαξιμότητας.

(61) Εξάλλου, από γεωγραφική άποψη, το Δικαστήριο απέκλεισε την ύπαρξη σφαιρικής αγοράς μεταφορών [2]. Οι εναλλακτικές δυνατότητες μεταφοράς πρέπει να αξιολογούνται σε επίπεδο κάθε διεθνούς δρομολογίου.

(62) Επομένως, στην προκείμενη περίπτωση πρέπει να γίνει η διαπίστωση ότι οι επιχειρήσεις που θα παρέχουν μεταφορικές υπηρεσίες μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και της ηπειρωτικής Ευρώπης θα αναλάβουν δραστηριότητες στον τομέα των διεθνών μεταφορών, ο οποίος υποδιαιρείται σε επιμέρους αγορές που παρουσιάζουν διαφορετικά χαρακτηριστικά και όπου ο ανταγωνισμός είναι διαφορετικός. Είναι δυνατό να προσδιορισθούν οι ακόλουθες αγορές.

(63) Υπάρχει η αγορά μεταφοράς εμπορευμάτων που διακινούνται με το ίδιο οδικό όχημα, εμπορευματοκιβώτιο ή κινητό υποδοχέα χωρίς εκφόρτωση.

Μετά την έναρξη της λειτουργίας της σήραγγας της Μάγχης, οι εν λόγω μεταφορές μπορούν να πραγματοποιούνται:

— με φορτηγά που χρησιμοποιούν τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες των συρμών τύπου σαΐτας που εκμεταλλεύεται η Eurotunnel,

— με φορτηγά που χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες των θαλάσσιων μεταφορέων,

— με διεθνείς αμαξοστοιχίες που συνδέουν έναν τελικό σταθμό στο Ηνωμένο Βασίλειο και έναν τελικό σταθμό στην ηπειρωτική Ευρώπη [3].

(64) Η αγορά μεταφοράς επιβατών που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους και η αγορά μεταφοράς επιβατών που ταξιδεύουν για ψυχαγωγικούς σκοπούς, αποτελούν δύο ξεχωριστές αγορές λόγω της φύσης των απαιτούμενων υπηρεσιών από τους πελάτες, και της φύσης του ανταγωνισμού.

(65) Τα άτομα που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους αναζητούν ένα γρήγορο μέσο μεταφοράς που προσφέρει υψηλό επίπεδο άνεσης και συχνότητα δρομολογίων προσαρμοσμένων στις επαγγελματικές τους υποχρεώσεις. Η τιμή του μεταφορικού μέσου δεν αποτελεί καθοριστικό στοιχείο για την επιλογή του μέσου μεταφοράς. Αυτό μπορεί να είναι το αεροπλάνο, ο σιδηρόδρομος υψηλής ταχύτητας ή υψηλού επιπέδου ποιότητας ο νυκτερινός σιδηρόδρομος.

(66) Τα άτομα που πραγματοποιούν ταξίδι αναψυχής και αναλαμβάνουν προσωπικά τα έξοδα ταξιδίου αποδίδουν, αντίθετα, μεγαλύτερη σημασία στην τιμή της μεταφοράς. Η ταχύτητα, η άνεση και η συχνότητα δεν αποτελούν καθοριστικά στοιχεία. Οι σιδηροδρομικές μεταφορές, οι οδικές ματαφορές που χρησιμοποιούν εν μέρει τους συρμούς τύπου σαΐτας της σήραγγας της Μάγχης ή οι υπηρεσίες των θαλάσσιων μεταφορέων, καθώς και οι εναέριες μεταφορές σε οικονομική θέση αποτελούν είδη μεταφοράς που μπορούν να υποκατασταθούν [4].

(67) Οι αγορές που προαναφέρθηκαν στα σημεία 62 έως 66 δεν συνιστούν πλήρη κατάλογο.

Γ. Η έννοια της συμφωνίας

(68) Η σύμβαση χρήσης που υπεγράφη μεταξύ της CTG, της FM, της BR και της SNCF, παρά τη χρησιμοποιούμενη ορολογία, συνιστά συμφωνία κατά την έννοια του άρθρου 85 της συνθήκης.

Δ. Οι περιορισμοί του ανταγωνισμού

Δ.1. *Οι περιορισμοί του ανταγωνισμού στις αγορές μεταφορών*

(69) Βάσει του άρθρου 10 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ, στον τομέα των συμβατικών μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων, οι διεθνείς ενώσεις σιδηροδρομικών επιχειρήσεων διαθέτουν δικαιώματα πρόσβασης στις σιδηροδρομικές υποδομές των κρατών μελών όπου είναι εγκατεστημένες, καθώς επίσης και δικαιώματα διέλευσης στις υποδομές των άλλων κρατών μελών για την εκτέλεση διεθνών μεταφορών.

(70) Για την εκτέλεση διεθνών συνδυασμένων μεταφορών, κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση διαθέτει δικαιώματα πρόσβασης στις σιδηροδρομικές υποδομές εντός της Κοινότητας.

---

[1] Απόφαση της 13ης Φεβρουαρίου 1979, στην υπόθεση 85/76, (Hoffmann la Roche/Επιτροπή) Συλλογή 1979, σ. 461.

[2] Απόφαση της 11ης Απριλίου 1979, στην υπόθεση 66/86, (Ahmet Saeed Flugreisen), Συλλογή 1989, σ. 803.

[3] Βλέπε απόφαση 94/594/ΕΚ της Επιτροπής/ACI), ΕΕ αριθ. L 224 της 30. 8. 1994, σ. 28.

[4] Βλέπε απόφαση 94/633/ΕΚ της Επιτροπής/(νυκτερινές υπηρεσίες), ΕΕ αριθ. L 259 της 7. 10. 1994, σ. 20.

(71) Οι δυνατότητες αυτές προσφέρονται στις υφιστάμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, καθώς και στις νέες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που ενδέχεται να δημιουργηθούν, συμπεριλαμβανόμενων και των θυγατρικών εταιρειών των υφιστάμενων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που μπορούν να εγκατασταθούν σε κράτος μέλος ως σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

(72) Επίσης, οι διατάξεις της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ εναποθέτουν στα κράτη μέλη τη δυνατότητα έγκρισης πλέον φιλελεύθερων εθνικών νόμων όσον αφορά την πρόσβαση στις υποδομές.

(73) Στην συγκεκριμένη περίπτωση, η σύμβαση προβαίνει κατ' αρχάς σε καταμερισμό των αγορών μεταφορών μεταξύ, αφενός, της Eurotunnel που ασχολείται με την εκμετάλλευση συρμών τύπου σαΐτας και, αφετέρου, της BR και της SNCF που εκμεταλλεύονται διεθνείς συρμούς επιβατών και εμπορευμάτων.

(74) Κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 28.5 της σύμβασης, οι BR και SNCF έχουν τη δυνατότητα να εκμεταλλευτούν σιδηροδρόμους για συνοδευόμενα αυτοκίνητα και κλινοθέσιους σιδηροδρόμους για αυτοκίνητα που μπορούν, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, να ανταγωνιστούν τους συρμούς τύπου σαΐτας τους οποίους εκμεταλλεύεται η Eurotunnel. Ωστόσο, βάσει της σύμβασης, η εκμετάλλευση αυτή δεν πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την εμπορική εκμετάλλευση από τη Eurotunnel.

(75) Όμως, η Europtunnel, ως σιδηροδρομική επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 3 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ, μπορεί νομίμως να εκμεταλλεύεται σιδηροδρομικά δρομολόγια στα πλαίσια συνδυασμένων μεταφορών μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και της ηπειρωτικής Ευρώπης, ανταγωνιζόμενη τη BR και την SNCF.

(76) Ομοίως, η Eurotunnel μπορεί νομίμως να συστήσει διεθνή ένωση με μια άλλη σιδηροδρομική επιχείρηση και να εκμεταλλεύεται διεθνείς συρμούς μεταφοράς επιβατών και συμβατικών φορτίων, ανταγωνιζόμενη τη BR και την SNCF.

(77) Επίσης, η μεταφορά φορτηγών με συρμούς τύπου σαΐτας αποτελεί μορφή συνδυασμένων διεθνών μεταφορών εμπορευμάτων κατά την έννοια της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ.

(78) Επομένως, η BR και η SNCF μπορούν νομίμως να εκμεταλλευτούν παρόμοιες υπηρεσίες σε ατομική βάση ή στο πλαίσιο μιας διεθνούς ένωσης κατ' εφαρμογή του εν λόγω άρθρου 10 και σε ανταγωνισμό με τη Eurotunnel.

(79) Συνεπώς, προβαίνοντας στην κατανομή των προαναφερόμενων αγορών μεταξύ της BR, της SNCF και της Eurotunnel, η σύμβαση έχει ως στόχο και ως αποτέλεσμα την παρεμπόδιση ή τον αισθητό περιορισμό του ανταγωνισμού κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου 85 παράγραφος 1 της συνθήκης.

Δ.2. *Οι περιορισμοί του ανταγωνισμού στην αγορά κατανομής δρομολογίων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στη σήραγγα της Μάγχης*

(80) Η Eurotunnel, υπό την ιδιότητα του αναδόχου της σήραγγας της Μάγχης, μπορεί να χρησιμοποιήσει όλα τα δρομολόγια για την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών στη σήραγγα.

(81) Ωστόσο, 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, και αν παραιτηθούν από ορισμένα δικαιώματά τους.

Βάσει των διατάξεων αυτών, η BR και η SNCF 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 το διαχειριστή της υποδομής τα δρομολόγια που είναι απαραίτητα για την εκμετάλλευση των διεθνών επιβατικών ή εμπορευματικών συρμών ανταγωνιζόμενες τη BR και την SNCF.

(84) Πρέπει, ως εκ τούτου, να γίνει η διαπίστωση ότι η υπό εξέταση συμφωνία 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.

Ε. **Επηρεασμός του εμπορίου μεταξύ κρατών μελών**

(85) Η υπό εξέταση συμφωνία αφορά τους όρους χρησιμοποίησης της σήραγγας της Μάγχης που συνδέει δύο κράτη μέλη. Επομένως, η συμφωνία αυτή επηρεάζει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών κατά την έννοια του άρθρου 85 της συνθήκης.

ΣΤ. **Άρθρο 85 παράγραφος 3 της συνθήκης και άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68**

α) Η συμβολή στην οικονομική πρόοδο

(86) Η σήραγγα της Μάγχης είναι σιδηροδρομική υποδομή που προορίζεται για επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και της ηπειρωτικής Ευρώπης.

(87) Οι μεταφορές θα πραγματοποιούνται, αφενός, με διεθνείς συρμούς που συνδέουν γεωγραφικές θέσεις στο Ηνωμένο Βασίλειο και στην ηπειρωτική Ευρώπη και, αφετέρου, με συρμούς τύπου σαΐτας που διενεργούν μεταφορές αυτοκινήτων οχημάτων μεταξύ Γαλλίας και Ηνωμένου Βασιλείου.

(88) Βάσει των διαθέσιμων στατιστικών, είναι δύσκολο να προβλεφθεί με βεβαιότητα ποιο θα είναι το επίπεδο των υπηρεσιών μεταφορών που θα παρέχονται με συρμούς τύπου σαΐτας και εκείνων που παρέχονται με διεθνείς συρμούς μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων.

(89) Πάντως, πρέπει να υπάρχει δυνατότητα μεταφοράς υπό ικανοποιητικές συνθήκες των οδικών οχημάτων που βρίσκονται στην είσοδο της σήραγγας. Επίσης, είναι προς όφελος των χρηστών να υπάρχει δυνατότητα αποτελεσματικής χρησιμοποίησης των υπηρεσιών που θα προσφέρουν οι διεθνείς συρμοί από τη στιγμή που θα ανοίξει η σήραγγα.

(90) Για το θέμα αυτό, πρέπει να σημειωθεί ότι οι μεταφορές αυτοκινήτων οχημάτων μέσω συρμών τύπου σαΐτας, καθώς και οι διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές, αποτελούν νέες υπηρεσίες οι οποίες απαιτούν επενδύσεις σε ειδικό υλικό, με μακρά περίοδο απόσβεσης.

(91) Το ειδικό υλικό για τη μεταφορά συρμών τύπου σαΐτας μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνον για τη μεταφορά αυτοκινήτων οχημάτων στη σήραγγα. Κατά τον ίδιο τρόπο, εάν οι ειδικοί διεθνείς συρμοί για τη μεταφορά μέσω της σήραγγας μπορούν, από τεχνική άποψη, να χρησιμοποιηθούν για άλλες διαδρομές, μια τέτοια χρησιμοποίηση θα ήταν οικονομικά αδικαιολόγητη.

(92) Σε γενικές γραμμές, συνεπώς, οι φορείς μεταφοράς πρέπει να διαθέτουν ορισμένες εγγυήσεις όσον αφορά τη διαθεσιμότητα των υποδομών, αφενός, στον τομέα των συρμών τύπου σαΐτας και, αφετέρου, στον τομέα των διεθνών συρμών.

(93) Η διαθεσιμότητα της μεταφορικής ικανότητας για τις υπηρεσίες συρμών τύπου σαΐτας και για τους διεθνείς συρμούς είναι εξίσου σημαντική προκειμένου να εξασφαλιστεί η ανάπτυξη του ανταγωνισμού μεταξύ των εν λόγω τρόπων μεταφοράς.

(94) Συνεπώς, έχοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες της σήραγγας, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι η κατανομή της μεταφορικής ικανότητας της σήραγγας μεταξύ υπηρεσιών από συρμούς τύπου σαΐτας και υπηρεσιών από διεθνείς συρμούς μπορεί να προωθήσει την οικονομική πρόοδο.

(95) Επίσης, πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι η εκμετάλλευση των υπηρεσιών τόσο από συρμούς τύπου σαΐτας όσο και από διεθνείς συρμούς απαιτούν υψηλές τεχνικές προδιαγραφές και ειδικό, μη εναλλάξιμο υλικό.

(96) Επομένως, έχοντας υπόψη τον ιδιάζοντα χαρακτήρα της υπό εξέταση υπόθεσης, μπορεί να θεωρηθεί ότι η εξειδίκευση της BR και της SNCF στον τομέα των διεθνών συρμών και της Eurotunnel στον τομέα των συρμών τύπου σαΐτας μπορεί να συμβάλει στην οικονομική πρόοδο.

(97) Πρέπει επίσης να τονιστεί ότι η κατασκευή της σήραγγας αποτελεί σημαντική ιδιωτική επένδυση και ότι η δέσμευση που ανέλαβαν οι BR και SNCF να εκμεταλλεύονται διεθνείς συρμούς κατά τη διάρκεια της παραχώρησης χρησιμοποιώντας τα δρομολόγια που προσφέρει η Eurotunnel, συμβάλλει αισθητά στην επίτευξη του σχεδίου. Πρέπει επίσης να επισημανθεί σχετικά η δέσμευση της BR και της SNCF να καταβάλλουν κατ' αποκοπή τέλη κατά τη διάρκεια των δώδεκα πρώτων ετών. Οι δεσμεύσεις αυτές συμβάλλουν άμεσα στη χρηματοοικονομική ισσοροπία του σχεδίου.

(98) Οι εν λόγω δεσμεύσεις συνιστούν εξίσου σημαντικές εγγυήσεις για τις τράπεζες οι οποίες εξασφαλίζουν τη χρηματοδότηση του σφαιρικού σχεδίου που σχετίζεται με την Eurotunnel.

(99) Επομένως, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι η υπό εξέταση συμφωνία μπορεί να συμβάλλει στην οικονομική πρόοδο.

β) *Οφέλη για τους χρήστες*

(100) Οι χρήστες θα αποκομίσουν άμεσο όφελος από την παροχή τακτικών υπηρεσιών τόσο από τους συρμούς τύπου σαΐτας όσο και από τους διεθνείς συρμούς καθόλη τη διάρκεια της σύμβασης, που συνιστούν εναλλακτική λύση για τις μεταφορές μέσω της Μάγχης. Οι χρήστες θα αποκομίσουν κυρίως άμεσο όφελος από τον αυξανόμενο ανταγωνισμό που θα προκύψει από τη δημιουργία των νέων υπηρεσιών.

γ) *Ο απαραίτητος χαρακτήρας των περιορισμών*

(101) Η κατανομή της μεταφορικής ικανότητας της σήραγγας μεταξύ υπηρεσιών από συρμούς τύπου σαΐτας και υπηρεσιών από διεθνείς συρμούς φαίνεται απαραίτητη, ιδίως όσον αφορά τις ανάγκες της πολιτικής μεταφορών της Κοινότητας και των κρατών μελών.

(102) Εντούτοις, υπό το φως των προβλέψεων όσον αφορά την κυκλοφορία και τον αριθμό των δρομολογίων που μπορούν να χρησιμοποιηθούν στην πραγματικότητα, η αποκλειστική παραχώρηση στη BR και στην SNCF όλων των διαθέσιμων δρομολογίων των διεθνών συρμών δεν φαίνεται απαραίτητη για να μπορέσουν οι εταιρείες αυτές να προσφέρουν τις μεταφορικές τους υπηρεσίες και να συμβάλουν στην υλοποίηση του σχεδίου. Το άρθρο 6.2 της σύμβασης ορίζει ότι οι ανάδοχοι μπορούν να ζητήσουν από τη BR και την SNCF να παραιτηθούν από ορισμένα δικαιώματά τους όσον αφορά τη χρησιμοποίηση της μόνιμης σύνδεσης, και ότι μια συμφωνία δεν πρέπει να απορρίπτεται αδικαιολόγητα. Εντούτοις, πρέπει να ελαχιστοποιηθούν οι επιπτώσεις επί του ανταγωνισμού κατοχυρώνοντας τη δυνατότητα άλλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων εκτός της BR και της SNCF να διαθέτουν δρομολόγια για την εκτέλεση διεθνών δρομολογίων. Συνεπώς, η Επιτροπή έχει την πρόθεση να συνδυάσει την απόφασή της με όρους και υποχρεώσεις.

δ) *Μη εξάλειψη του ανταγωνισμού*

(103) Για τους λόγους που εκτίθενται στο σημείο 102, η υπό εξέταση συμφωνία πρέπει να μην εξαλείφει κάθε μορφή ανταγωνισμού, η δε Επιτροπή έχει την πρόθεση να συνδυάσει την απόφασή της με όρους και υποχρεώσεις.

Ζ. **Διαδικασίες απαλλαγής**

(104) Βάσει των διατάξεων του άρθρου 13 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 και του άρθρου 8 του κανονισμού αριθ. 17, η απόφαση απαλλαγής πρέπει να αναφέρει τη διάρκεια ισχύος της και μπορεί να συνοδεύεται από όρους και υποχρεώσεις.

(105) Όσον αφορά την περίοδο απαλλαγής, πρέπει να ληφθεί υπόψη ο εξαιρετικός χαρακτήρας της υπό εξέταση υποδομής και η ανάγκη δημιουργίας κατάλληλων προϋποθέσεων για την εξασφάλιση της επιτυχίας της.

(106) Πρέπει να τονιστεί στο σημείο αυτό η σημασία της υπό εξέταση συμφωνίας στο πλαίσιο του σχεδίου.

(107) Η χρηματοδότηση του σχεδίου εξασφαλίζεται κυρίως με τραπεζικά δάνεια, τα περισσότερα από τα οποία θα εξοφληθούν σε περίοδο τριάντα περίπου ετών. Οι δεσμεύσεις της BR και της SNCF στο πλαίσιο της σύμβασης συμβάλλουν σημαντικά στην εγγύηση των εν λόγω δανείων.

(108) Συνεπώς, η Επιτροπή κρίνει ότι, έχοντας υπόψη τις εξαιρετικές περιστάσεις της προκειμένης περίπτωσης, μπορεί να χορηγηθεί απαλλαγή τριακονταετούς διαρκείας.

(109) Εντούτοις η απαλλαγή πρέπει να συνοδεύεται από ορισμένους όρους και υποχρεώσεις, προκειμένου οι περιορισμοί του ανταγωνισμού να μην υπερβαίνουν τα όρια που είναι αναγκαία και η συμφωνία να μην παρέχει στις ενεχόμενες επιχειρήσεις τη δυνατότητα εξαλείψεως του ανταγωνισμού.

(110) Στο πλαίσιο αυτό, η BR και η SNCF γνωστοποίησαν στην Επιτροπή ότι στη διάρκεια περιόδου δώδεκα ετών και εντός των ορίων που συνεπάγονται συνήθως τέτοιες προβλέψεις, το αναγκαίο δυναμικό προς εξασφάλιση του συνόλου της κυκλοφορίας αντιπροσωπεύει κατά μέσον όρο το 75 % περίπου των δρομολογίων που προορίζονται για τις BR και SNCF βάσεις της σύμβασης που έχει συναφθεί με τη Eurotunnel. Το ποσοστό αυτό λαμβάνει υπόψη τα διάφορα χαρακτηριστικά ως προς την ταχύτητα με την οποία κυκλοφορούν τα οχήματα στη σήραγγα. Το μέσο ποσοστό του 75 % μπορεί, εξάλλου, να κυμαίνεται ανάλογα με τη στιγμή της ημέρας, χωρίς όμως να υπάρχουν προς το παρόν σαφέστερες ενδείξεις λόγω των αβεβαιοτήτων που παρουσιάζουν οι προβλέψεις ως προς τη ζήτηση.

Η Eurotunnel ανέφερε ότι βάσει των προβλέψεων για την κυκλοφορία, το ποσοστό του 75 % που προορίζεται για τις BR και SNCF φαίνεται αποδεκτό.

(111) Το άρθρο 6.2 της σύμβασης ορίζει ότι η Eurotunnel μπορεί να ζητήσει από τη BR και την SNCF να παραιτηθούν από ορισμένα δικαιώματά τους όσον αφορά την αγορά της μεταφορικής ικανότητας στη μόνιμη σύνδεση, και ότι οι εταιρείες αυτές δεν μπορούν να το αρνηθούν αδικαιολόγητα.

(112) Επομένως, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι θα ήταν αδικαιολόγητο να αντιταχθούν οι BR και SNCF στη διάθεση δρομολογίων από το διαχειριστή της υποδομής σε άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις με στόχο την παροχή υπηρεσιών στον τομέα των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών ή εμπορευμάτων.

(113) Εντούτοις, η BR και η SNCF πρέπει να διαθέτουν τα απαραίτητα δρομολόγια για την εξασφάλιση κατάλληλου επιπέδου υπηρεσιών, ήτοι το 75 % των δρομολογίων της σήραγγας που προορίζεται για διεθνείς συρμούς, πσροκειμένου να παρέχουν υπηρεσίες τόσο οι ίδιες όσο και οι θυγατρικές τους εταιρείες. Μολονότι οι BR και SNCF ανέφεραν ότι το ποσοστό του 75 % πρέπει να νοείται για κάθε ημέρα, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι η διάθεση του 75 % των δρομολογιών στις επιχειρήσεις αυτές πρέπει να καθορίζεται σε ωριαία βάση για τους ακόλουθους λόγους.

(114) Αφενός, η συμφωνία που έχει συναφθεί μεταξύ των Eurotunnel και BR/SNCF σχετικά με την κατανομή των δρομολογίων στηρίζεται σε ωριαία και όχι ημερήσια βάση.

(115) Αφετέρου, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις εκτός των BR και SNCF πρέπει να μπορούν να λάβουν δρομολόγια καθόλη τη διάρκεια της ημέρας, ακόμη και για τις ώρες αιχμής. Είναι πράγματι σαφές ότι για δεδομένη υπηρεσία, όλα τα δρομολόγια δεν έχουν ούτε την ίδια χρησιμότητα ούτε την ίδια αξία. Στην περίπτωση, για παράδειγμα, της μεταφοράς επιχειρηματιών, οι προτεινόμενες υπηρεσίες πρέπει να καθιστούν δυνατή την άφιξη αυτών στις κυριότερες ευρωπαϊκές πρωτεύουσες νωρίς το πρωί και την επιστροφή τους στο σπίτι κατά το τέλος του απογεύματος. Ως εκ τούτου, η δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ διαφορετικών διεθνών αμαξοστοιχιών περιορίζεται χρονικά. Όμως, είναι ανάγκη οι χρήστες να μπορούν να υποκινούν την άσκηση ανταγωνισμού μεταξύ περισσότερων του ενός μεταφορέων για τις ώρες που τους ενδιαφέρουν.

(116) Η διάταξη αυτή δεν πρέπει να αποτελέσει εμπόδιο όσον αφορά την αναπροσαρμογή του ποσοστού στο πλαίσιο συμφωνιών μεταξύ του διαχειριστή της υποδομής, της BR, της SNCF και άλλων ενδιαφερόμενων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

(117) Η BR και η SNCF πρέπει να είναι σε θέση να χρησιμοποιούν, εάν παραστεί ανάγκη, άνω του 75 % των δρομολογίων, εάν ο διαχειριστής διαθέτει διαθέσιμη μεταφορική ικανότητα.

(118) Επίσης, οι άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να είναι σε θέση να χρησιμοποιούν άνω του 25 % των δρομολογίων, εφόσον ο διαχειριστής έχει διαθέσιμη μεταφορική ικανότητα.

(119) Οι εν λόγω αναπροσαρμογές δεν πρέπει ωστόσο να περιορίζουν το δικαίωμα της BR και της SNCF να χρησιμοποιούν μέχρι το 70 % των δρομολογίων που προορίζονται για τους διεθνείς συρμούς, ούτε το δικαίωμα των άλλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων να χρησιμοποιούν μέχρι το 25 % των προαναφερθέντων δρομολογίων.

(120) Επίσης, ο καθορισμός του ποσοστού των δρομολογίων που η BR και η SNCF χρειάζονται πραγματικά αποτελεί συνάρτηση των προβλέψεων για την κυκλοφορία οι οποίες είναι πολύ δύσκολο να γίνουν για μια περίοδο τριάντα ετών.

(121) Συνεπώς, το ποσοστό του 75 % των δρομολογίων που προορίζονται για τη BR και την SNCF πρέπει να επανεξεταστεί από την Επιτροπή μετά την παρέλευση δωδεκαετίας, ήτοι το αργότερο στις 31 Δεκεμβρίου 2006.

(122) Έχοντας υπόψη τη μακρά διάρκεια της απαλλαγής, οι υπό εξέταση σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει επίσης να γνωστοποιούν κάθε χρόνο στην Επιτροπή τον αριθμό των δρομολογίων που χρησιμοποιούν πραγματικά, η δε Eurotunnel πρέπει να γνωστοποιεί τον αριθμό των αιτήσεων για δρομολόγια που ενδέχεται να μην έχουν ικανοποιηθεί λόγω έλειψης διαθέσιμου χρόνου.

(123) Η παρούσα απόφαση δεν προδικάζει τη δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 86 συνθήκης, ιδίως όσον αφορά τον καθορισμό των τελών χρήσης της σήραγγας, ούτε τη δυνατότητα εφαρμογής της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ.

(124) Η παρούσα απόφαση καθιστά ανεφάρμοστες τις διατάξεις του άρθρου 85 παράγραφος 1 της συνθήκης του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 και του άρθρου 53 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ στη σύμβαση χρήσεως που συνήφθη μεταξύ BR, SNCF και Eurotunnel στις 29 Ιουλίου 1987 και δεν προδικάζει τη θέση της Επιτροπής σε περίπτωση τροποποιήσεως όσον αφορά τους

συμβαλλόμενους ή το περιεχόμενο της σύμβασης, ή σε περίπτωση σημαντικής τροποιήσεως όσον αφορά τους όρους λειτουργίας της αγοράς,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Σύμφωνα με το άρθρο 85 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ, το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 και το άρθρο 53 παράγραφος 3 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, οι διατάξεις του άρθρου 85 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 και του άρθρου 53 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ κηρύσσονται ανεφάρμοστες για περίοδο τριάντα ετών, αρχής γενομένης από τις 16 Νοεμβρίου 1991, ως προς τη σύμβαση χρήσης της 29ης Ιουλίου 1987 που έχει συναφθεί μεταξύ της Channel Tunnel Group Limited, της France Manche SA, της British Railways Board (BR) και της Société nationale des chemins de fer français (SNCF).

Άρθρο 2

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

Α. **Όροι**

α) Κατ' εφαρμογή 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, σε 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 μπορούν, εντούτοις, να διαθέτουν δρομολόγια που είναι απαραίτητα για την εξασφάλιση κατάλληλου 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 εταιρείες αυτές και οι θυγατρικές τους να παρέχουν υπηρεσίες.

γ) Στη 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 παρεμποδίζουν τη 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 παρεμποδίζουν 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, στη 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 έως το 25 % της ενεχόμενης μεταφορικής ικανότητας.

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

Β. **Υποχρεώσεις**

η) Κάθε χρόνο και αρχής γενομένης την 1η Ιανουαρίου 1995, η BR και η SNCF γνωστοποιούν στην Επιτροπή τον μέσο όρο των δρομολογίων που χρησιμοποιούνται, ανά ώρα και προς κάθε κατεύθυνση, σε μηνιαία βάση.

θ) Κάθε χρόνο και αρχής γενομένης την 1η Ιανουαρίου 1985, η Channel Tunnel Group Limited και η France Manche SA θα γνωστοποιούν στην Επιτροπή τον αριθμό αιτήσεων δρομολόγια που έχουν υποβάλει οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις εκτός της BR και της SNCF, οι οποίες δεν έχουν ικανοποιηθεί λόγω έλλειψης διαθέσιμων δρομολογίων.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στους εξής:

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
B.P. 166-Trocadéro
F-76770 Paris Cedex 16

Βρυξέλλες, 13 Δεκεμβρίου 1994.

Για την Επιτροπή
Karel VAN MIERT
Μέλος της Επιτροπής