II

(Besluiten waarvan de publikatie niet voorwaarde is voor de toepassing)

COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 21 december 1993

inzake de weigering om toegang te verlenen tot de haveninstallaties van Rødby (Denemarken)

(Slechts de tekst in de Deense taal is authentiek)

(94/119/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name artikel 90, lid 3, juncto artikel 86,

Na de Deense autoriteiten en de onderneming DSB in de gelegenheid te hebben gesteld hun opmerkingen kenbaar te maken ten aanzien van de bezwaren van de Commissie met betrekking tot de tweevoudige weigering van de Deense Regering om de onderneming „Euro-Port A/S", een dochtermaatschappij van het Zweedse concern „Stena Rederi AB" (Stena), enerzijds, toelating te geven voor de bouw van een nieuwe terminal in de onmiddellijke nabijheid van de haven van Rødby en, anderzijds, toegang te verschaffen tot de reeds bestaande terminal in die haven met het oog op de uitbating van een zeeverbinding tussen Rødby en Puttgarden,

Overwegende hetgeen volgt :

DE FEITEN

De betrokken overheidsmaatregel

(1) Bij brief van 9 mei 1990 weigerde de Deense minister van Verkeer de onderneming Euro-Port A/S, een dochteronderneming van het Zweedse concern Stena, de toestemming om een particuliere commerciële haven te bouwen in de onmiddellijke nabijheid van de haven van Rødby.

(2) Die minister verwierp bij brief van 6 augustus 1990 ook het verzoek van dezelfde onderneming om binnen de publieke haven van Rødby werkzaamheden te verrichten.

De betrokken ondernemingen en diensten

(3) DSB is een overheidsbedrijf met het statuut van een dienst van het Ministerie van Verkeer, waarvan de begroting wordt vastgesteld in het kader van de begrotingswet. DSB bezit het exclusieve recht inzake de organisatie van het spoorwegverkeer in Denemarken. Daarnaast is DSB ook eigenaar en beheerder van de haven van Rødby. Voor het gebruik van de haventerminals is echter de toestemming van de minister van Verkeer vereist, die beslist op voorstel van DSB.

DSB onderhoudt tevens zeeverbindingen per autoveerboot tussen Denemarken en de buurlanden maar heeft voor die exploitatie geen exclusieve rechten.

Stena is een Zweeds zeevaartconcern dat is gespecialiseerd in vervoer per autoveerboot. Het is haar bedoeling om tussen Denemarken en Duitsland werkzaamheden te verrichten via twee dochtermaatschappijen :

— Euro-Port A/S, een onderneming naar Deens recht,

— Scan-Port GmbH, een onderneming naar Duits recht,

die in deze zaak een klacht hebben ingediend.

(4) De zeeverbinding Rødby-Puttgarden wordt gezamenlijk geëxploiteerd door DSB en door DB (Deutsche Bundesbahn), een Duits overheidsbedrijf. Die samenwerking omvat met name de gezamenlijke verkoop van biljetten, de gemeenschappelijke vaststelling van dienstregelingen en tarieven en het aanbod van identieke kortingen. Op de desbetreffende zeeroute biedt geen enkele andere onderneming autoveerbootdiensten aan.

(5) Met het lijnvervoer per autoveerboot tussen Rødby en Puttgarden worden voornamelijk de oostelijke havens in Denemarken (het eiland Sjælland) en die in West-Zweden verbonden met, enerzijds, Duitsland en, anderzijds, geheel West-Europa.

Wat de wijze van vervoer betreft vormt het luchtvervoer een alternatieve oplossing. Die optie is echter veel duurder en komt enkel in aanmerking voor passagiers zonder wagen, terwijl slechts een marginaal gedeelte van het vrachtvervoer (lichte goederen met hoge toegevoegde waarde) op deze manier kan worden vervoerd; zij is dus maar in beperkte mate verwisselbaar met het vervoer per autoveerboot.

Daarnaast kan het vervoer van goederen (met name tussen Zweden en Duitsland) ook gebeuren met containerschepen. Die oplossing wordt voornamelijk toegepast tussen Gotenburg en Hamburg-Bremen maar past uitsluitend voor goederen die per container kunnen worden vervoerd. De overtocht via de Noordzee (meer bepaald tussen Gotenburg en Hamburg-Bremen, in het westen van Denemarken) is veel langer en de duur van het vervoer van de goederen wordt dienovereenkomstig verlengd. Ten slotte vereist het vervoer per container dat op het land specifieke logistieke voorzieningen tot stand worden gebracht om de goederen naar de haven van lading te transporteren en ze daarna van de haven van lossing tot de eindbestemming te brengen. Deze wijze van vervoer is dus niet geschikt voor de verladers die er de voorkeur aan geven een vrachtwagen te laden die het deur-tot-deur vervoer verzekert.

Anderzijds kan worden vastgesteld dat de andere zeeverbindingen die tussen het oosten van Denemarken en Duitsland bestaan, zelf maar in geringe mate onderling verwisselbaar zijn met de route Rødby-Puttgarden, wegens:

— hun geografische ligging: de havens van Rødby en Puttgarden hebben de beste verbindingen met het autowegennet, terwijl Rostock en Warnemünde, gelegen in de voormalige Duitse Democratische Republiek op ongeveer 120 km ten oosten van Lübeck, niet rechtstreeks per autosnelweg verbonden zijn met het Westduitse autowegennet en dus beter geplaatst zijn voor het vervoer van passagiers of goederen van of naar Berlijn en de gebieden van de voormalige Duitse Democratische Republiek (Puttgarden daarentegen, nabij Hamburg, biedt een gemakkelijke toegang tot West-Duitsland en verder tot West- en Zuid-Europa),

— de duur van de overtocht: 1 uur voor Rødby-Puttgarden (de „vogelvluchtlijn" genoemd), 2 uur voor Gedser-Warnemünde, 3 ½ uur voor Gedser-Rostock.

Dit heeft tot gevolg dat 70,8 % van de reizigers en 87,9 % van de vrachtwagens die voor de zeeroute kiezen tussen Denemarken en Duitsland, gebruik maken van de lijn Rødby-Puttgarden, tegen (cijfers voor 1991):

(in %)

Verbinding	Reizigers	Vrachtwagens
Gedser-Warnemünde (1)	8,3	3,3
Gedser-Rostock	9,0	8,1
Overige lijnen	11,6	0,5

(1) Lijn die net zoals de lijn Rødby-Puttgarden gezamenlijk wordt geëxploiteerd door DSB en een dochtermaatschappij van DB.

De verbinding Rødby-Puttgarden is weinig substitueerbaar met andere zeeverbindingen, voor wat betreft het passagiersvervoer tussen Zweden en Duitsland. Gelet op de uitstekende autowegverbindingen tussen Rødby en Helsingør, van waaruit de Zweedse haven Helsingborg via de zeeroute in 15 minuten kan worden bereikt, heeft de rechtstreekse verbinding tussen Duitsland en Zweden, Travemünde-Trelleborg, in 1991 slechts 1 102 463 passagiers en 159 484 wagens kunnen aantrekken, terwijl gedurende dezelfde periode via de route Rødby-Puttgarden 8 024 654 passagiers en 1 209 065 wagens werden vervoerd. Dit bewijst dat de gebruikers de voorkeur geven aan het traject Puttgarden-Helsingborg dat als directer en sneller wordt beschouwd (de overtocht Travemünde-Trelleborg tussen Zweden en Duitsland duurt tussen 7 en 9 uur). Ofschoon de zeeverbinding Gotenburg-Frederikshaven voorziet in een gedeelte van de verkeersbehoeften tussen Zweden aan de ene kant en Denemarken en de rest van West-Europa aan de andere kant, blijft zij benadeeld ten opzichte van de verbinding Rødby-Puttgarden wegens de duur van de overtocht (3 ¼ uur in plaats van 1 uur) en wegens minder goede aansluitingen op het autowegennet.

Voor de reisweg over de Grote Belt (tussen de eilanden Sjælland en Fyn naar Jutland) moet een zeeovertocht worden gemaakt van dezelfde duur als de oversteek Rødby-Puttgarden, maar de afstand die over land moet worden afgelegd tussen Kopenhagen en Hamburg wordt er 165 km langer door. Dit alternatief is dus niet zo voordelig als de hoofdas Helsingør-Kopenhagen-Rødby-Puttgarden.

Wanneer het project van een vaste verbinding over de Grote Belt tussen de eilanden Sjælland en Fyn zal zijn gerealiseerd, zal een gedeelte van het verkeer tussen, enerzijds, Zweden en de regio Kopenhagen en, anderzijds, Duitsland, inderdaad gemakkelijker kunnen worden afgeleid via Jutland. Ondertussen blijft het echter zo, dat :

— die vaste verbinding nog niet in dienst is (de spoorwegverbinding zou in 1995 worden geopend, de autoverbinding in 1998) ;

— de overgang van de Grote Belt in elk geval, zoals de zeeverbinding, tegen betaling zal geschieden.

Als besluit van wat voorafgaat, is de Commissie van mening dat de zeeverbinding Rødby-Puttgarden een belangrijke verbinding is die weinig substitueerbaar is met andere vervoermiddelen en met andere beschikbare verbindingen tussen, enerzijds, Denemarken en Zweden en, anderzijds, Duitsland.

BEOORDELING VAN DE COMMISSIE

Artikel 90, lid 1

(6) Artikel 90, lid 1, bepaalt dat de Lid-Staten met betrekking tot de openbare bedrijven en de ondernemingen waaraan zij bijzondere of uitsluitende rechten verlenen, geen enkele maatregel nemen of handhaven welke in strijd is met de Verdragsregels.

DSB is een openbaar bedrijf in de zin van artikel 90, lid 1, van het EG-Verdrag.

De opeenvolgende weigeringen van de Deense minister van Verkeer, zoals vermeld in de punten 1 en 2, vormen maatregelen van de overheid in de zin van artikel 90, lid 1.

Artikel 86

De betrokken markt

(7) De betrokken markt is de markt voor de organisatie van havendiensten aan Deense zijde voor de (passagiers- en auto-)veerdiensten op de zeeverbinding Rødby-Puttgarden.

Zoals het Hof van Justitie heeft opgemerkt, kan het voor rekening van derden organiseren van havenwerkzaamheden, in één enkele haven, een relevante markt vormen in de zin van artikel 86 (arrest van 10 december 1991, zaak C-179/90, Haven van Genua, r.o. 15).

Dit vloeit voort uit het feit dat wanneer een exploitant op een bepaalde zeeroute een vervoerdienst wil aanbieden, de toegang tot de haveninstallaties aan weerszijden van die verbinding een onmisbare voorwaarde vormt voor de totstandbrenging van die dienst.

In het onderhavige geval bestaat er voor het zeevervoer tussen het oosten van Denemarken aan de ene, en Duitsland en geheel West-Europa aan de andere kant, geen echt alternatief met dergelijke voordelen als de haven van Rødby (zie punt 5).

(8) De haven van Rødby verwerkt 70,8 % van het passagiersvervoer en 87,9 % van het vrachtwagenverkeer over zee tussen Denemarken en Duitsland. In 1991 zijn 8 024 654 passagiers en 207 255 vrachtwagens via Rødby gereisd, wat een omzet vertegenwoordigt van 320 miljoen DM. De haven van Rødby vormt dus een wezenlijk deel van de gemeenschappelijke markt.

(9) De diensten voor zeevervoer tussen Rødby en Puttgarden vormen op zich een verwante, doch onderscheiden markt, waarop zich de gevolgen kunnen laten voelen van een gedraging van een bedrijf dat werkzaam is op het gebied van de organisatie van havendiensten.

Zoals blijkt uit de gegevens die in punt 5 zijn weergegeven, is de verbinding Rødby-Puttgarden als gevolg van haar bijzondere kenmerken weinig of niet verwisselbaar met de andere verbindingen en met de andere beschikbare vervoermiddelen en is de mededinging daarvan voor haar maar weinig voelbaar (zie arrest-Ahmed Saeed [1]).

Machtspositie

(10) Het is vaste rechtspraak van het Hof van Justitie dat een onderneming met een wettelijk monopolie inzake de levering van bepaalde diensten een machtspositie kan bezitten in de zin van artikel 86 van het Verdrag (zaak C-311/84, Télémarketing).

DSB is een overheidsbedrijf dat, ingevolge het uitsluitend recht dat haar door de Staat is verleend in haar hoedanigheid van havenautoriteit, aan Deense zijde over een machtspositie beschikt op de markt van de organisatie van havenwerkzaamheden voor de diensten van autoveerboten die passagiers en wagens vervoeren tussen Rødby en Puttgarden.

(11) Bovendien is DSB samen met DB als zeevervoerder werkzaam op de zeeroute Rødby-Puttgarden. In dit verband werd door het Gerecht van eerste aanleg onlangs bevestigd dat de banden waardoor de leden van een zeevaartconference worden verbonden (in de zin van Verordening (EEG) nr. 4056/86 van de Raad tot vaststelling van de wijze van toepassing van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag op het zeevervoer) van dien aard zijn dat de gedraging van de ondernemingen-leden op de markt samen moeten worden bekeken ten einde het bestaan van een machtspositie in de zin van artikel 86 van het Verdrag te bepalen [2].

[1] Arrest van 11 april 1989, zaak C-66/86.
[2] Arrest van 10 maart 1992, zaak T-68/89, Vlakglas.

De banden die tussen DSB en DB werden gecreëerd met het oog op de exploitatie van de route Rødby-Puttgarden (zie punt 4) zijn van identieke aard als de banden waardoor de leden van een conference met elkaar zijn verbonden (vaststelling van gemeenschappelijke tarieven, coördinatie van de dienstregelingen, gemeenschappelijke verhandeling).

Hieruit volgt dat de beoordeling betrekking dient te hebben op de gezamenlijke positie van DB en DSB op de betrokken vaarroute.

DB en DSB zijn de enige maatschappijen met autoveerboten die werkzaam zijn tussen Rødby en Puttgarden en zij hebben derhalve een gezamenlijke machtspositie op deze route.

Misbruik van machtspositie

(12) De weigering om de onderneming Euro-Port A/S toestemming te verlenen om vanuit de haven van Rødby werkzaamheden te verrichten, heeft tot gevolg dat een potentiële concurrent op de route Rødby-Puttgarden wordt uigeschakeld waardoor de gezamenlijke machtspositie van DSB en DB op die route wordt versterkt.

Volgens de jurisprudentie van het Hof van Justitie maakt een onderneming met een machtspositie op een bepaalde markt zich schuldig aan misbruik in de zin van artikel 86, wanneer zij een nevenactiviteit die door een derde onderneming verricht kan worden in het kader van haar werkzaamheden op een verwante, doch onderscheiden markt, zonder objectieve noodzaak aan zichzelf voorbehoudt, met de kans dat de mededinging van die derde onderneming volledig wordt uitgeschakeld (arrest van 3 oktober 1985, zaak 311/84, CBEM, r.o. 27).

Een onderneming die een essentiële installatie, dat wil zeggen een installatie of een infrastructuur zonder dewelke haar concurrenten geen diensten aan hun klanten kunnen aanbieden, bezit of beheert en daar zelf ook gebruik van maakt, en die aan die concurrenten de toegang tot die installatie weigert, maakt dus misbruik van haar machtspositie.

Derhalve maakt een onderneming die eigenaar of beheerder is van een essentiële haveninstallatie, van waaruit zij een zeeverbinding exploiteert, inbreuk op artikel 86 indien zij zonder objectieve rechtvaardiging de toegang tot die installatie weigert aan een reder die dezelfde zeeverbinding wenst te exploiteren.

(13) Overeenkomstig de jurisprudentie van het Hof van Justitie (arrest van 13 december 1991, zaak C-18/88, r.o. 20 en 21) verbiedt artikel 90, lid 1, de Lid-Staten wettelijke of bestuursrechtelijke maatregelen te treffen waardoor openbare bedrijven en de ondernemingen waaraan zij bijzondere of uitsluitende rechten verlenen in een situatie worden geplaatst waarin die bedrijven en ondernemingen zich niet zelf zouden kunnen plaatsen zonder daarbij artikel 86 te schenden. Het Hof voegde daaraan toe dat „indien de uitbreiding van de machtspositie van het openbaar bedrijf of de onderneming waaraan de Staat bijzondere of uitsluitende rechten heeft verleend, het gevolg is van een overheidsmaatregel, die maatregel een schending vormt van artikel 90 juncto artikel 86 van het EEG-Verdrag". Die doctrine werd bevestigd in het arrest van 17 november 1992 in de gevoegde zaken C-271/90, C-281/90 en C-289/90, r.o. 36.

Om de hiervoor genoemde redenen zou een onderneming, de zich in een situatie zoals die van DSB bevindt, en die een andere veerbootexploitant de toegang weigert tot een haven waarover zij de controle uitoefent, haar machtspositie misbruiken. Wanneer een dergelijke weigering zoals in casu uitgaat van een Lid-Staat, die de gevolgen daarvan nog versterkt door ook de bouw van een nieuwe haven te weigeren, vormt een dergelijke overheidsmaatregel een schending van artikel 90 juncto artikel 86.

(14) De tweevoudige weigering werd door de Deense minister van Verkeer als volgt gemotiveerd:

— het project van de onderneming Euro-Port A/S om een nieuwe terminal te bouwen zou niet aanvaardbaar zijn omdat die onderneming niet „het bewijs zou hebben geleverd dat er een behoefte bestond aan een dienst met een autoveerboot, waaraan nog niet was voldaan" en dat het „niet waarschijnlijk was dat een dergelijke behoefte zich zou voordoen" (brief van 9 mei 1990, vermeld in punt 1);

— de onderneming Euro-Port A/S zou niet binnen de bestaande haveninstallaties kunnen werken, omdat zulks de uitbreiding van de activiteiten van de reeds in de haven werkzame bedrijven zou hinderen.

Dit argument werd reeds aangevoerd in de brief van de Deense minister van Verkeer van 8 augustus 1990, en inderdaad hebben DSB en DB vanaf de zomer van 1991 het aantal dagelijkse heen- en terugvaarten van hun schepen tussen Rødby en Puttgarden van 98 op 112 gebracht.

Uit hetgeen voorafgaat trekt de Commissie de volgende conclusies:

— er bestond in mei 1990 wel degelijk een niet-voldane behoefte aan diensten van autoveerboten aangezien DSB en DB één jaar later hun diensten hebben uitgebreid;

— die toename van de activiteiten van DB en DSB in 1991 toont aan dat de haven van Rødby niet was verzadigd.

(15) De Commissie is daarnaast van mening dat niet werd aangetoond dat de bestaande installaties van de haven van Rødby thans zouden zijn verzadigd, en evenmin dat de bestaande havencapaciteit een toename van het verkeer niet zou kunnen verwerken, zelfs na de aanpassingen waarvan Stena heeft verklaard dat zij de hieruit voortvloeiende financiële kosten bereid zou zijn te dragen.

De Commissie herinnert er ook aan dat het Zweedse concern Stena Rederi AB een terrein heeft aangekocht dat paalt aan de haveninstallaties van Rødby en dat uitstekend geschikt zou zijn om er op kosten van Stena een nieuwe terminal te bouwen.

De Commissie is mitsdien van mening dat er geen technische belemmeringen bestaan die het Stena-concern zouden verhinderen om tussen Rødby en Puttgarden een verbinding te exploiteren.

(16) In hun brief van 22 februari 1993, in antwoord op de aanmaning die de Commissie op 24 november 1992 per brief tot hen had gericht, hebben de Deense autoriteiten de vragen van de Commissie verworpen en hebben zij aangevoerd dat de tweevoudige afwijzing van de verzoeken van het Stena-concern vanuit gemeenschapsrechtelijk oogpunt gerechtvaardigd was. Er werd op gewezen dat het onmogelijk was om Stena toegang te verlenen tot de bestaande installaties, en dit op grond van technische overwegingen en, voor het eerst en zonder de aard ervan te verduidelijken, de verplichtingen van algemeen belang van DB en DSB.

Die laatste verwijzing lijkt te betekenen dat het volgens de betrokken autoriteiten niet, of niet alleen, gaat om de technische haalbaarheid van de toegang tot de haven maar dat het hun bedoeling is om het overheidsbedrijf DSB te beschermen tegen een concurrent op de markt voor veerdiensten.

De Commissie kan het bovendien niet eens zijn met het standpunt van de Deense autoriteiten, dat de beweerde verzadiging van de huidige haveninstallaties het nutteloos zou maken om concurrentie te introduceren, op grond dat het aantreden van die concurrent in elk geval niet zou kunnen leiden tot een toename van het aantal zeeverbindingen tussen Rødby en Puttgarden.

Zelfs op een verzadigde markt kan een verbetering van de kwaliteit van de aangeboden produkten of diensten of de vermindering van de prijzen die het resultaat kunnen zijn van de invoering van mededinging, evenwel een vaststaand voordeel vormen voor de consumenten ; een dergelijke evolutie kan ook leiden tot een stijging van de vraag waarop in casu zou kunnen worden geantwoord met een uitbreiding van de haven.

Gelet op alle voorafgaande elementen vormt de verklaring van de Deense autoriteiten, dat zij bereid zouden zijn om een nieuw onderzoek te wijden aan het verzoek betreffende de bouw van een nieuwe haven, dat de dochteronderneming van Stena in 1989 had ingediend en dat reeds in 1990 werd afgewezen, geen vaste verbintenis om hetzij dit verzoek in te willigen, hetzij de dochtermaatschappij van Stena in de bestaande haven toe te laten ; omdat zij zich uit hoofde van het Gemeenschapsrecht nergens toe verplicht achten, verklaren de Deense autoriteiten dat zij enkel bereid zijn tot een evaluatie, zonder aan te geven of en wanneer aan de dochterondernemingen van Stena het recht zou worden verleend om op de betrokken zeeroute verbindingen te exploiteren, onder vergelijkbare voorwaarden als die welke werden aangeboden aan de reeds in de markt aanwezige marktdeelnemers. Een dergelijk standpunt, dat er in elk geval toe zou leiden dat de legitieme rechten van de dochteronderneming van Stena verder zouden worden genegeerd, vormt geen bevredigend antwoord op de schriftelijke aanmaning die de Commissie tot de Deense Regering heeft gericht.

(17) *Gevolg voor het handelsverkeer tussen Lid-Staten*

De dubbele weigering waarop deze beschikking betrekking heeft, heeft als gevolg dat een nieuwe exploitant de toegang ontzegd wordt tot de markt van het vervoer per autoveerboot tussen Denemarken en Duitsland. Zij oefenen dus een duidelijke invloed uit op het handelsverkeer tussen Lid-Staten, rekening houdend met het verkeersvolume op de lijn Rødby-Puttgarden (zie de punten 5 en 8 hiervoor).

Artikel 90, lid 2

(18) Volgens de Commissie staat in dit geval de toepassing van de mededingingsregels niet in de weg aan de bijzondere taak die aan het overheidsbedrijf DSB werd gegeven, met name de organisatie van spoorwegdiensten en het beheer van de haveninstallaties van Rødby. De uitzondering die is bedoeld in artikel 90, lid 2, is dus niet van toepassing.

De Commissie is er niet van op de hoogte dat DSB met andere taken dan de bovengenoemde werd belast. In het geval dat (zoals uit de brief van 22 februari 1993 van de Deense autoriteiten zou blijken) DSB onderworpen zou zijn aan een „verplichting tot vervoer", wijst de Commissie erop dat de Deense autoriteiten noch de draagwijdte, noch de aard van die verplichting hebben verduidelijkt. Bijgevolg laat de in artikel 90, lid 2, bedoelde uitzondering evenmin toe het monopolie van DB/DSB op de zeeroute Rødby-Puttgarden te handhaven.

CONCLUSIE

(19) Gelet op het voorafgaande is de Commissie van mening dat de in de punten 1 en 2 vermelde maatregelen een inbreuk vormen op artikel 90, lid 1, juncto artikel 86 van het Verdrag,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

De tweevoudige afwijzing door de Deense Regering van de verzoeken van de onderneming Euro-Port A/S, een dochtermaatschappij van het Zweedse concern Stena, om een nieuwe haven te bouwen in de onmiddellijke nabijheid van de haven van Rødby (brief van 9 mei 1990) en om vanuit de reeds in de haven van Rødby bestaande installaties werkzaamheden te verrichten (brief van 8 augustus 1990), vormt een maatregel die in strijd is met artikel 90, lid 1, van het EG-Verdrag juncto artikel 86 van dit Verdrag.

Artikel 2

De Deense Regering dient de in artikel 1 van deze beschikking vastgestelde inbreuk te beëindigen en zij zal, binnen een termijn van twee maanden na de datum van kennisgeving van deze beschikking, de Commissie in kennis stellen van de maatregelen die zij zal hebben genomen om een einde te maken aan de afwijzing van de verzoeken van de ondernemingen Euro-Port en Scan-Port om hetzij een nieuwe haven te bouwen in de nabijheid van de publieke haven van Rødby, hetzij werkzaamheden te verrichten vanuit de bestaande haveninstallaties.

Artikel 3

Deze beschikking is gericht tot het Koninkrijk Denemarken.

Gedaan te Brussel, 21 december 1993.

Voor de Commissie

Karel VAN MIERT

Lid van de Commissie