II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 21ης Δεκεμβρίου 1993

σχετικά με την άρνηση πρόσβασης στις λιμενικές εγκαταστάσεις του Rødby Δανία

(Το κείμενο στη δανική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(94/119/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 90 παράγραφος 3,

Αφού έδωσε στις δανικές αρχές και στην εταιρεία DSB τη δυνατότητα να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τις αιτιάσεις που διατυπώθηκαν εκ μέρους της Επιτροπής όσον αφορά τη διπλή άρνηση προς την εταιρεία «Euro-Port A/S», θυγατρική του σουηδικού ομίλου «Stena Rederi AB» (Stena), εκ μέρους της δανικής κυβερνήσεως για την έγκριση τόσο της κατασκευής ενός νέου σταθμού σε άμεση γειτνίαση με το λιμένα του Rødby όσο και την πρόσβαση στον ήδη υπάρχοντα σταθμό του εν λόγω λιμένα για την εκμετάλλευση μιας θαλάσσιας σύνδεσης μεταξύ του Rødby και του Puttgarden,

Θεωρώντας ότι:

ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

Το επίδικο κρατικό μέτρο

(1) Με επιστολή της 9ης Μαΐου 1990, ο δανός υπουργός μεταφορών αρνήθηκε να χορηγήσει άδεια στην εταιρεία «Euro-Port A/S», θυγατρική του σουηδικού ομίλου «Stena Rederi AB» (Stena) για την κατασκευή ενός ιδιωτικού εμπορικού λιμένα σε άμεση γειτνίαση προς το λιμένα του Rødby.

(2) Με επιστολή της 6ης Αυγούστου 1990, ο ίδιος υπουργός απέρριψε επίσης την αίτηση της εταιρείας «Euro-Port A/S», θυγατρικής του σουηδικού ομίλου «Stena Rederi AB» (Stena) να ασκεί δραστηριότητες στο εσωτερικό του κρατικού λιμένα του Rødby.

Οι επιχειρήσεις και οι παρεχόμενες υπηρεσίες

(3) Η DSB είναι μια κρατική επιχείρηση με καθεστώς υπηρεσίας που υπάγεται στο υπουργείο επικοινωνιών και της οποίας ο προϋπολογισμός ψηφίζεται στο πλαίσιο του νόμου περί προϋπολογισμού. Η DSB κατέχει αποκλειστικό δικαίωμα για την οργάνωση των σιδηροδρομικών μεταφορών στη Δανία. Επιπλέον, η DSB είναι η ιδιοκτήτρια του λιμένα του Rødby και διασφαλίζει τη διαχείρισή του. Πάντως, η χρήση των λιμενικών σταθμών υπόκειται στην έγκριση του υπουργού μεταφορών που λαμβάνει την απόφασή του κατόπιν προτάσεως της DSB.

Εξάλλου, η DSB εκμεταλλεύεται τις θαλάσσιες συνδέσεις με μεταφόρτωση, μεταξύ της Δανίας και των ομόρων χωρών, αλλά δεν επωφελείται αποκλειστικών δικαιωμάτων για την εν λόγω εκμετάλλευση.

Ο όμιλος «Stena Rederi AB» (Stena) είναι ένας εξειδικευμένος σουηδικός ναυτιλιακός όμιλος που ασχολείται με μεταφορτώσεις και που προτίθεται να ασκήσει δραστηριότητες μεταξύ της Δανίας και της Γερμανίας μέσω δύο θυγατρικών του:

— της Euro-Port A/S, εταιρείας που υπάγεται στο δανικό δίκαιο,

— της Scan-Port GmbH, εταιρείας που υπάγεται στο γερμανικό δίκαιο,

και οι οποίες στην παρούσα υπόθεση είναι οι καταγγέλλουσες εταιρείες.

(4) Η εκμετάλλευση της θαλάσσιας σύνδεσης Rødby - Puttgarden γίνεται από κοινού εκ μέρους της DSB και της DB (Deutsche Bundesbahn) η οποία είναι γερμανική κρατική επιχείρηση. Η εν λόγω συνεργασία εκτείνεται, ιδίως, στην από κοινού πώληση εισιτηρίων καθώς και τον από κοινού καθορισμό των ωραρίων και των τιμολογίων και την προσφορά όμοιων εκπτώσεων. Καμία άλλη εταιρεία δεν προσφέρει υπηρεσίες μεταφόρτωσης στην εν λόγω θαλάσσια σύνδεση.

(5) Οι τακτικές μεταφορές με μεταφόρτωση μεταξύ του Rødby και του Puttgarden συνδέουν ουσιαστικά τους λιμένες της Ανατολικής Δανίας (Νήσος Sjelland) και εκείνους που βρίσκονται στη Δυτική Σουηδία, από τη μία πλευρά, με τη Γερμανία και το σύνολο της Δυτικής Ευρώπης από την άλλη πλευρά.

Όσον αφορά τον τρόπο της μεταφοράς, εναλλακτική λύση αποτελεί η εναέρια μεταφορά. Πάντως, πρόκειται για μια σαφώς δαπανηρότερη λύση που δεν μπορεί να απευθυνθεί παρά σε ένα μόνο μέρος των επιβατών χωρίς αυτοκίνητο και δεν επιτρέπει να πραγματοποιηθεί παρά ένα περιθωριακό τμήμα του ναύλου (ελαφρά εμπορεύματα με υψηλή προστιθέμενη αξία)· κατά συνέπεια, αυτός ο τρόπος μεταφοράς δεν είναι ανταλλάξιμος με το αντίστοιχο μέσο μεταφοράς.

Εξάλλου, η μεταφορά εμπορευμάτων μπορεί επίσης να διασφαλιστεί (ιδίως μεταξύ Σουηδίας και Γερμανίας) με ειδικά πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Πάντως, η λύση αυτή, που κυρίως εφαρμόζεται μεταξύ Goteborg και Hamburg-Brême δεν μπορεί να εφαρμοστεί παρά μόνο σε εμπορεύματα που μπορούν να συσκευαστούν σε εμπορευματοκιβώτια. Εξάλλου, τα ταξίδια μέσω της Βόρειας Θάλασσας (ιδίως μεταξύ Goteborg και Hamburg-Brême προς τη Δυτική Δανία) είναι πολύ μακρύτερα και κατά συνέπεια οι προθεσμίες παράδοσης των εμπορευμάτων παρατείνονται. Τέλος, η μεταφορά μέσω εμπορευματοκιβωτίων προϋποθέτει την ύπαρξη μιας ειδικής χερσαίας τεχνικοοικονομικής υποστήριξης για τη μεταφορά των εμπορευμάτων μέχρι του λιμένα επιβίβασης και στη συνέχεια τη διακπεραίωσή τους από τον λιμένα εκφόρτωσης μέχρι του τελικού προορισμού. Συνεπώς, αυτός ο τρόπος μεταφοράς δεν εξυπηρετεί τους φορτωτές που προτιμούν τη μεταφορά μέσω φορτηγών που θα τους εξασφαλίσει εξυπηρέτηση από πόρτα σε πόρτα.

Εξάλλου, μπορεί να διαπιστωθεί ότι οι λοιπές θαλάσσιες συνδέσεις που υπάρχουν μεταξύ της Ανατολικής Δανίας και της Γερμανίας είναι ελάχιστα ανταλλάξιμες με την εν λόγω σύνδεση Rødby-Puttgarden, λόγω:

— της γεωγραφικής τους θέσης: οι λιμένες του Rødby και του Puttgarden είναι οι καλύτεροι εξυπηρετούμενοι από την οδική υποδομή ενώ οι λιμένες του Rostock και του Warnemünde, που βρίσκονται στην πρώην Ανατολική Γερμανία, σε απόσταση περίπου 120 χιλιομέτρων ανατολικά του Lübeck δεν συνδέονται άμεσα με αυτοκινητόδρομο με το οδικό δίκτυο της Δυτικής Γερμανίας και κατά συνέπεια βρίσκονται σε καλύτερη γεωγραφική θέση για τη μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων προέλευσης ή προορισμού στο Βερολίνο και τα εδάφη της πρώην Ανατολικής Γερμανίας (ενώ το Puttgarden, πλησίον του Αμβούργου, προσφέρει εύκολη πρόσβαση στη Δυτική Γερμανία και από εκεί στη Δυτική και Νότια Ευρώπη),

— της διάρκειας του ταξιδιού: 1 ώρα από το Rødby-Puttgarden (που χαρακτηρίστηκε ως «γραμμή πετάγματος πουλιού»), 2 ώρες για το Gedser-Warnemünde, 3 ώρες και 30 λεπτά για το Gedser-Rostock.

Απορρέει ότι το 70,8 % των ταξιδιωτών και το 87,9 % των φορτηγών που μετακινούνται μέσω θαλάσσιας οδού μεταξύ της Δανίας και της Γερμανίας, διακινούνται μέσω Rødby-Puttgarden έναντι (για την κίνηση το 1991):

(σε %)

Γραμμές	Ταξιδιώτες	Φορτηγά
Gedser-Warnemünde (1)	8,3	3,3
Gedser-Rostock	9,0	8,1
Άλλες γραμμές	11,6	0,5

(1) Γραμμή που πραγματοποιείται από κοινού εκ μέρους της DSB και μιας θυγατρικής της DB ως Rødby-Puttgarden.

Επίσης, η σύνδεση Rødby-Puttgarden δεν μπορεί να υποκατασταθεί με άλλες θαλάσσιες συνδέσεις όσον αφορά τις μεταφορές ταξιδιωτών μεταξύ Σουηδίας και Γερμανίας. Πράγματι, λαμβανομένου υπόψη του θαυμάσιου οδικού δικτύου μεταξύ Rødby και Helsingor, το οποίο συνδέεται μέσω της θαλάσσιας οδού με τον σουηδικό λιμένα Helsingborg σε απόσταση 15 λεπτών, η άμεση σύνδεση Γερμανίας-Σουηδίας Travermunde-Trelleborg δεν προσήλκυσε το 1991 παρά 1 102 463 ταξιδιώτες και 159 484 οχήματα, ενώ η γραμμή Rødby-Puttgarden προσήλκυσε 8 024 654 ταξιδιώτες και 1 209 065 οχήματα κατά τη διάρκεια της ίδιας περιόδου. Αυτό αποδεικνύει την προτίμηση των χρηστών για το δρομολόγιο Puttgarden-Helsingborg που θεωρείται πιο άμεσο και πιο γρήγορο (το ταξίδι Travermunde-Trelleborg μεταξύ Σουηδίας και Γερμανίας διαρκεί μεταξύ 7 και 9 ωρών). Επίσης, αν η θαλάσσια σύνδεση Göteborg-Frederikshaven ανταποκρίνεται σε ένα μέρος των αναγκών της κυκλοφορίας μεταξύ της Σουηδίας, από τη μια πλευρά και της Δανίας και της υπόλοιπης Δυτικής Ευρώπης από την άλλη πλευρά, παραμένει σε μειονεκτική θέση σε συνάρτηση με τη σύνδεση Rødby-Puttgarden, από τη μία πλευρά λόγω της διάρκειας του ταξιδιού (3 ώρες και 15 λεπτά αντί 1 ώρα) και από την άλλη πλευρά λόγω μιας λιγότερο καλής οδικής εξυπηρέτησης.

Τέλος, το δρομολόγιο που περιλαμβάνει το Grand Belt (μεταξύ των Νήσων Sjelland και Fyn προς το Jutland) προϋποθέτει θαλάσσιο ταξίδι ίδιας διάρκειας με το Rødby-Puttgarden αλλά επιμηκύνει κατά 165 χιλιόμετρα τη χερσαία απόσταση που πρέπει να διανυθεί μεταξύ Κοπεγχάγης και Αμβούργου. Η εναλλακτική αυτή λύση δεν περιέχει λοιπόν τα ίδια πλεονεκτήματα με τον κεντρικό άξονα Helsingør-Copenhague-Rødby-Puttgarden.

Ασφαλώς, αφ'ής στιγμής πραγματοποιηθεί το σχέδιο της μόνιμης σύνδεσης στο Grand Belt μεταξύ των Νήσων Sjelland και Fyn, ένα μέρος της κυκλοφορίας μεταξύ της Σουηδίας και της περιοχής της Κοπεγχάγης, από τη μια πλευρά και της Γερμανίας, από την άλλη πλευρά, θα μπορούσε ευκολότερα να στραφεί στο Jutland. Πάντως, παραμένουν τα ακόλουθα θέματα:

— ότι η μόνιμη αυτή σύνδεση δεν έχει ακόμη τεθεί σε λειτουργία (η σιδηροδρομική σύνδεση θα αρχίσει να λειτουργεί το 1995 και η οδική το 1998),

— ότι η διέλευση του Grand Belt σε κάθε περίπτωση, όπως όλες οι θαλάσσιες συνδέσεις, θα γίνεται με αντικαταβολή.

Βάσει των παραπάνω στοιχείων, η Επιτροπή θεωρεί ότι η θαλάσσια γραμμή Rødby-Puttgarden αποτελεί σημαντική σύνδεση που δεν υποκαθίσταται εύκολα από άλλα μέσα μεταφοράς και άλλες διαθέσιμες συνδέσεις μεταξύ της Δανίας και της Σουηδίας, από τη μια πλευρά και της Γερμανίας, από την άλλη πλευρά.

Η ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Άρθρο 90 παράγραφος 1

(6) Το άρθρο 90 παράγραφος 1, προβλέπει ότι τα κράτη μέλη δεν θεσπίζουν ούτε διατηρούν μέτρα αντίθετα προς τους κανόνες της συνθήκης ως προς τις δημόσιες επιχειρήσεις και τις επιχειρήσεις στις οποίες χορηγούν ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα.

Η DSB είναι μια δημόσια επιχείρηση σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 90 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΟΚ.

Οι διαδοχικές αρνήσεις του δανού υπουργού επικοινωνιών που αναφέρθηκαν παραπάνω στις παραγράφους 1 και 2, αποτελούν κρατικά μέτρα σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 90 παράγραφος 1.

Άρθρο 86

Η επίδικη αγορά

(7) Επίδικη αγορά είναι εκείνη της οργάνωσης λιμενικών υπηρεσιών, εκ μέρους της Δανίας, για την παροχή υπηρεσιών ferry (μεταφορά επιβατών και οχημάτων) στη θαλάσσια σύνδεση Rødby-Puttgarden.

Όπως αποφάνθηκε το Δικαστήριο, η οργάνωση, για λογαριασμό τρίτων, λιμενικών υπηρεσιών, σε ένα μόνο λιμένα, μπορεί πράγματι να αποτελεί αγορά που εμπίπτει στις διατάξεις του άρθρου 86 (απόφαση Port de Gênes της 10ης Δεκεμβρίου 1991, υπόθεση C-179/90 σημείο 15).

Αυτό απορρέει από το γεγονός ότι εφόσον ένας φορέας επιθυμεί να προσφέρει μια μεταφορική υπηρεσία σε μια θαλάσσια οδό, το να δώσει πρόσβαση στις λιμενικές εγκαταστάσεις που βρίσκονται από τη μια και την άλλη πλευρά της εν λόγω σύνδεσης αποτελεί απαραίτητο όρο για την υλοποίησή της.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση δεν υπάρχει πραγματική εναλλακτική λύση που παρουσιάζει πλεονεκτήματα αντίστοιχα με τα προσφερόμενα από το λιμένα του Rødby για τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ της Ανατολικής Δανίας, από τη μια πλευρά και της Γερμανίας και του συνόλου της Δυτικής Ευρώπης, από την άλλη πλευρά (βλέπε ανωτέρω παράγραφο 5).

(8) Ο λιμένας του Rødby συγκεντρώνει το 70,8 % της κυκλοφορίας ταξιδιωτών και το 87,9 % της κυκλοφορίας φορτηγών μέσω θαλάσσιας οδού μεταξύ της Δανίας και της Γερμανίας. Το 1991 διακινήθηκαν από το Rødby 8 024 654 ταξιδιώτες και 207 255 φορτηγά για κύκλο εργασιών ύψους 320 εκατομμυρίων γερμανικών μάρκων. Ο λιμένας του Rødby αποτελεί κατά συνέπεια ουσιαστικό τμήμα της αγοράς.

(9) Εξάλλου, οι υπηρεσίες θαλασσίων μεταφορών μεταξύ Rødby και Puttgarden αποτελούν μια παραπλήσια αλλά ξεχωριστή αγορά στην οποία μπορούν να υπάρξουν επιπτώσεις μιας συμπεριφοράς της επιχείρησης επί της αγοράς οργανώσεως λιμενικών υπηρεσιών.

Όπως απορρέει από τα στοιχεία που αναφέρονται παραπάνω στην παράγραφο 5, η σύνδεση Rødby-Puttgarden, λόγω των ειδικών της χαρακτηριστικών είναι ελάχιστα ανταλλάξιμη με τις λοιπές συνδέσεις και τα λοιπά διαθέσιμα μεταφορικά μέσα και δεν υφίσταται τον ανταγωνισμό τους παρά ελάχιστα [βλέπε υπόθεση Ahmed Seaad (1)].

Η δεσπόζουσα θέση

(10) Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, μια επιχείρηση που κατέχει ένα νόμιμο μονοπώλιο για την παροχή ορισμένων υπηρεσιών μπορεί να κατέχει δεσπόζουσα θέση δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 86 της συνθήκης (Télémarketing C-311/84).

Η DSB είναι μια δημόσια επιχείρηση που κατέχει, λόγω του δικαιώματος αποκλειστικής εκμετάλλευσης που της χορηγήθηκε από το δανικό κράτος, λιμενική αρχή, δεσπόζουσα θέση στην αγορά της οργάνωσης λιμενικών υπηρεσιών για τη μεταφόρτωση επιβατών και οχημάτων μεταξύ Rødby και Puttgarden.

(11) Εξάλλου, η DSB ενεργεί από κοινού με την DB ως θαλάσσιος μεταφορέας στην θαλάσσια σύνδεση Rødby-Puttgarden. Ως προς αυτό, το Πρωτοδικείο αποφάνθηκε πρόσφατα σχετικά με το ότι οι δεσμοί μεταξύ των μελών μιας θαλάσσιας διάσκεψης (δυνάμει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 του Συμβουλίου για τις λεπτομέρειες εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές) είναι τέτοιας φύσης που οι θέσεις των επιχειρήσεων μελών στην αγορά πρέπει να αξιολογηθούν από κοινού για να χαρακτηριστεί η ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 86 της συνθήκης ΕΚ (2).

(1) Απόφαση της 11ης Απριλίου 1989 στην υπόθεση C-66/86.
(2) Απόφαση Verre Plat της 10ης Μαρτίου 1992 T-68/89.

Οι δεσμοί μεταξύ της DSB και της DB για την εκμετάλλευση της σύνδεσης Rødby-Puttgarden (βλέπε ανωτέρω παράγραφο 4) είναι αντίστοιχης φύσης με εκείνους που συνδέουν τα μέλη μιας διάσκεψης (καθορισμός κοινών τιμολογίων, συντονισμός των ωραρίων, κοινή εμπορία).

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι η θέση της DB και της DSB στην εν λόγω κυκλοφορία πρέπει να αξιολογηθεί από κοινού.

Η DB και η DSB είναι οι μόνες εταιρείες μεταφόρτωσης που λειτουργούν μεταξύ Rødby και Puttgarden και κατά συνέπεια εκ των πραγμάτων έχουν από κοινού δεσπόζουσα θέση στην εν λόγω σύνδεση.

Κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης

(12) Η άρνηση στην εταιρεία «Euro-Port A/S», θυγατρική του σουηδικού ομίλου «Stena Rederi AB» (Stena), να ασκεί δραστηριότητες στο Rødby έχει ως αποτέλεσμα να περιορίσει ένα δυνητικό ανταγωνισμό στη σύνδεση Rødby-Puttgarden και κατά συνέπεια να ενισχύει την από κοινού δεσπόζουσα θέση της DSB και DB στην εν λόγω σύνδεση.

Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, αποτελεί κατάχρηση δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 86 το γεγονός, για μια επιχείρηση που κατέχει δεσπόζουσα θέση σε μια συγκεκριμένη αγορά, να διατηρεί χωρίς αντικειμενικό λόγο, μια δευτερεύουσα δραστηριότητα που θα μπορούσε να ασκηθεί από μια τρίτη επιχείρηση σε μια παραπλήσια αλλά χωριστή αγορά, με κίνδυνο την κατάργηση κάθε ανταγωνισμού εκ μέρους της εν λόγω επιχείρησης (απόφαση της 3ης Οκτωβρίου 1985, υπόθεση 311/84, CBEM σημείο 27).

Έτσι, μια επιχείρηση που κατέχει ή διαχειρίζεται και χρησιμοποιεί η ίδια μια βασική εγκατάσταση, ήτοι μια εγκατάσταση ή μια υποδομή χωρίς την οποία οι ανταγωνιστές της δεν μπορούν να προσφέρουν υπηρεσίες στους πελάτες τους και η οποία τους αρνείται την πρόσβαση στην εν λόγω εγκατάσταση, ασκεί καταχρηστικά τη δεσπόζουσα θέση της.

Κατά συνέπεια, μια επιχείρηση που κατέχει ή διαχειρίζεται μια βασική λιμενική εγκατάσταση με την οποία διασφαλίζει μια θαλάσσια μεταφορική υπηρεσία, δεν μπορεί, παρά μόνο παραβιάζοντας τις διατάξεις του άρθρου 86, να αρνηθεί χωρίς αντικειμενικό λόγο την πρόσβαση στην εν λόγω εγκατάσταση σε έναν εφοπλιστή που επιθυμεί να ασκεί δραστηριότητες στην ίδια θαλάσσια σύνδεση.

(13) Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου (απόφαση της 13ης Δεκεμβρίου 1991 στην υπόθεση C-18/88, σημεία 20 και 21) το άρθρο 90 παράγραφος 1, απαγορεύει στα κράτη μέλη να τοποθετούν, με νομοθετικά, κανονιστικά ή διοικητικά μέτρα, τις δημόσιες επιχειρήσεις ή τις επιχειρήσεις στις οποίες χορηγούν αποκλειστικά δικαιώματα σε μια θέση στην οποία δεν θα μπορούσαν να τοποθετηθούν οι εν λόγω επιχειρήσεις με αυτόνομες συμπεριφορές χωρίς να παραβιάζουν τις διατάξεις του άρθρου 86. Το Δικαστήριο προσθέτει ότι «εάν η επέκταση της δεσπόζουσας θέσης της δημόσιας επιχείρησης ή της επιχείρησης στην οποία το κράτος χορήγησε αποκλειστικά δικαιώματα είναι το αποτέλεσμα ενός κρατικού μέτρου, το μέτρο αυτό αποτελεί παραβίαση του άρθρου 90 σε συνάρτηση με το άρθρο 86 της συνθήκης». Η θεωρία αυτή επιβεβαιώθηκε στην απόφαση της 17ης Νοεμβρίου 1992 που εκδόθηκε στην υπόθεση C-271, 281 και 289/90, σημείο 36.

Για τους προαναφερθέντες λόγους, το γεγονός, για μια επιχείρηση που βρίσκεται στη θέση της DSB, του να απαγορεύσει την πρόσβαση στο λιμένα τον οποίο ελέγχει σε έναν άλλο ναυτιλιακό φορέα, θα αποτελούσε κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης. Κατά συνέπεια, στη συγκεκριμένη περίπτωση, προέβαλε μια τέτοια άρνηση και ενίσχυσε κατά τον τρόπο αυτό τα αποτελέσματα αρνούμενο επίσης την κατασκευή ενός νέου λιμένα, ενώ ένα τέτοιο κρατικό μέτρο αποτελεί παραβίαση του άρθρου 90 σε συνάρτηση με το άρθρο 86.

(14) Η διπλή άρνηση που διαδοχικά προέβαλε ο δανός υπουργός επικοινωνιών στην εταιρεία «Euro-Port A/S», θυγατρική του σουηδικού ομίλου «Stena Rederi AB» (Stena), αιτιολογήθηκε ως εξής:

— το σχέδιο της εταιρείας «Euro-Port A/S», θυγατρικής του ομίλου Stena, για την κατασκευή ενός νέου σταθμού δεν θα ήταν παραδεκτό διότι η εν λόγω εταιρεία δεν θα μπορούσε «να θεσπίσει την ύπαρξη μιας μη ικανοποιηθείσας ανάγκης εξυπηρέτησης με μεταφόρτωση» και δεν θα «ήταν καθόλου αληθοφανές το να παρουσιαστεί μια τέτοια ανάγκη» (προαναφερθείσα στην παράγραφο 1 επιστολή της 9ης Μαΐου 1990),

— η εταιρεία «Euro-Port A/S», θυγατρική του ομίλου Stena, δεν θα μπορούσε επίσης να ασκεί δραστηριότητες εντός των ήδη υπαρχουσών λιμενικών εγκαταστάσεων, διότι αυτό θα είχε ως αποτέλεσμα να δυσχεραίνει την επέκταση ήδη υπαρχουσών δραστηριοτήτων εκ μέρους εταιρειών στον εν λόγω λιμένα.

Το επιχείρημα αυτό αναπτύχθηκε στην επιστολή της 8ης Αυγούστου 1990 γεγονότος αυτού από του θέρους του 1991, η DSB και η DB αύξησαν το δρομολόγια των πλοίων τους μεταξύ Rødby και Puttgarden από 98 σε 112 σε ημερήσια βάση.

Εξ όσων προαναφέρονται η Επιτροπή συνάγει ότι:

— υπήρχε το Μάιο του 1990 μια μη πληρωθείσα ανάγκη εξυπηρέτησης με μεταφόρτωση, εφόσον ένα έτος αργότερα η DSB και η DB επέκτειναν τις υπηρεσίες τους,

— αυτή η αύξηση των δραστηριοτήτων της DB και της DSB το 1991 επιβεβαιώνει ότι ο λιμένας του Rødby δεν είχε κορεσθεί.

(15) Εξάλλου, η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν έχει αποδειχθεί πως οι υπάρχουσες εγκαταστάσεις του λιμένα του Rødby σήμερα έχουν κορεσθεί ούτε ότι, σύμφωνα με τη δήλωση της Stena προς την Επιτροπή, μέσω των διευθετήσεων το οικονομικό κόστος των οποίων θα ήταν διατεθειμένη να καλύψει, οι υπάρχουσες λιμενικές εγκαταστάσεις δεν θα επέτρεπαν να αντιμετωπιστεί αύξηση της κυκλοφορίας.

Εξάλλου, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι ο σουηδικός όμιλος «Stena Rederi AB» (Stena) απέκτησε οικόπεδο κοντά στις λιμενικές εγκαταστάσεις του Rødby, το οποίο προσφέρεται απολύτως για τη διευθέτηση, με έξοδα της Stena, ενός νέου σταθμού.

Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν υπάρχει τεχνικό εμπόδιο που να παρεμποδίζει τον όμιλο Stena να ασκεί δραστηριότητες μεταξύ Rødby και Puttgarden.

(16) Στην επιστολή της 22ας Φεβρουαρίου 1993 που αποτελεί την απάντηση στην προθεσμία που έθεσε η Επιτροπή στις 24 Νοεμβρίου 1992, οι δανικές αρχές απέρριψαν τα αιτήματά της και επέμειναν στο νόμιμο χαρακτήρα όσον αφορά την εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου, της διπλής αρνήσεως στον όμιλο Stena. Επέμειναν στο ότι ήταν αδύνατο να επιτραπεί στη Stena η πρόσβαση στις υπάρχουσες εγκαταστάσεις και ως προς αυτό επικαλέστηκαν τεχνικούς λόγους, καθώς και για πρώτη φορά και χωρίς να διευκρινίζουν τη φύση τους, υποχρεώσεις γενικού ενδιαφέροντος έναντι της DB και της DSB.

Η τελευταία αυτή μνεία φαίνεται να αναφέρει ότι, στο πνεύμα των εν λόγω αρχών, η τεχνική δυνατότητα πρόσβασης στον λιμένα καθεαυτή δεν αμφισβητείται αλλά πρόκειται για την προστασία της δημόσιας επιχείρησης DSB έναντι ενός ανταγωνιστή στην αγορά παροχής υπηρεσιών με ferry.

Εξάλλου, η Επιτροπή δεν μπορεί να συμμεριστεί την άποψη των δανικών αρχών, σύμφωνα με την οποία ο υποτιθέμενος κορεσμός στις υπάρχουσες λιμενικές εγκαταστάσεις θα καθιστούσε ανώφελη την εισαγωγή ανταγωνισμού με το σκεπτικό ότι αυτός ο τελευταίος δεν θα μπορούσε σε καμία περίπτωση να οδηγήσει στην αύξηση του αριθμού των δρομολογίων μεταξύ Rødby και Puttgarden.

Πράγματι, έστω και αν η αγορά έχει κορεσθεί, η βελτίωση της ποιότητας των προσφερομένων προϊόντων ή υπηρεσιών ή η μείωση των τιμών που μπορεί να απορρεύσει από την εισαγωγή του ανταγωνισμού αποτελούν ένα βέβαιο πλεονέκτημα για τους καταναλωτές· μια τέτοια εξέλιξη μπορεί επίσης να προκαλέσει αύξηση της ζήτησης στην οποία, στη συγκεκριμένη περίπτωση, θα μπορούσε να υπάρξει ανταπόκριση με διεύρυνση του λιμένα.

Από το σύνολο των στοιχείων που προηγούνται απορρέει ότι η κατάφαση εκ μέρους των δανικών αρχών, βάσει της οποίας θα ήταν πρόθυμες να επανεξετάσουν την αίτηση που έγινε εκ μέρους της θυγατρικής της Stena το 1989 και η οποία ήδη απορρίφθηκε το 1990, για την κατασκευή ενός νέου λιμένα, δεν αποτελεί οριστική δέσμευση είτε για την αποδοχή της αίτησης είτε για την έγκριση της εισόδου των θυγατρικών της Stena στις υπάρχουσες λιμενικές εγκαταστάσεις· μη αναγνωρίζοντας καμία υποχρέωση δυνάμει του κοινοτικού δικαίου, οι δανικές αρχές δηλώνουν απλώς διατεθειμένες να προβούν σε έρευνα για την αξιολόγηση της κατάστασης χωρίς να αναφέρουν ούτε εάν ούτε πότε οι θυγατρικές της Stena θα δουν να αναγνωρίζεται το δικαίωμά τους να ασκούν δραστηριότητες στη θαλάσσια γραμμή με όρους συγκρίσιμους προς τους προσφερόμενους στους ήδη παρόντες φορείς στην εν λόγω αγορά. Μια τέτοια θέση, αποτέλεσμα της οποίας θα ήταν σε κάθε περίπτωση να καθυστερήσει ακόμη περισσότερο η ικανοποίηση των νομίμων δικαιωμάτων των θυγατρικών της Stena δεν αποτελεί ικανοποιητική απάντηση στην επιστολή της Επιτροπής με την οποία έτασσε προθεσμία προς τη δανική κυβέρνηση.

(17) *Επιπτώσεις στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών*

Η διπλή άρνηση στην οποία αναφέρεται η παρούσα απόφαση έχει σαν αποτέλεσμα την εμπόδιση εισόδου ενός νέου φορέα στην αγορά μεταφορών με μεταφόρτωση μεταξύ της Δανίας και της Γερμανίας. Έχει λοιπόν αισθητές επιπτώσεις στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, λαμβανομένου υπόψη του όγκου της κυκλοφορίας που λαμβάνει χώρα στη σύνδεση Rødby-Puttgarden (βλέπε ανωτέρω παραγράφους 5 και 8).

Άρθρο 90 παράγραφος 2

(18) Η Επιτροπή θεωρεί ότι στη συγκεκριμένη περίπτωση η εφαρμογή των κανόνων του ανταγωνισμού δεν παρεμποδίζει την ειδική αποστολή που έχει ανατεθεί στη δημόσια επιχείρηση DSB, που περιεχόμενό της είναι η οργάνωση σιδηροδρομικών υπηρεσιών και η διαχείριση των λιμενικών εγκαταστάσεων του Rødby. Συνεπώς, η εξαίρεση που προβλέπεται στις διατάξεις του άρθρου 90 παράγραφος 2, δεν τυγχάνει εφαρμογής.

Η Επιτροπή δεν έχει λάβει γνώση για την κατάθεση στην DSB ειδικών αποστολών, άλλων από εκείνες που αναφέρθηκαν παραπάνω. Στην περίπτωση που (όπως προκύπτει από την επιστολή της 22ας Φεβρουαρίου 1993 εκ μέρους των δανικών αρχών) η DSB θα υπέκειτο σε «υποχρέωση μεταφοράς», η Επιτροπή θεωρεί ότι ούτε η φύση ούτε η έκταση της υποχρέωσης αυτής δεν διευκρινίζονται εκ μέρους των δανικών αρχών. Κατά συνέπεια, η προβλεπόμενη εξαίρεση στις διατάξεις του άρθρου 90 παράγραφος 2, επίσης δεν επιτρέπει να αιτιολογηθεί η διατήρηση του μονοπωλίου της DB/DSB στη θαλάσσια οδό Rødby-Puttgarden.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

(19) Λαμβανομένων υπόψη των όσων προηγήθηκαν, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα μέτρα που προβλέπονται παραπάνω στις παραγράφους 1 και 2 αποτελούν παραβιάσεις του άρθρου 90 παράγραφος 1 της συνθήκης σε συνάρτηση με το άρθρο 86,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η διπλή άρνηση εκ μέρους της δανικής κυβερνήσεως προς την εταιρεία «Euro-Port A/S», θυγατρική του σουηδικού ομίλου «Stena Rederi AB» (Stena) για την κατασκευή ενός νέου λιμένα σε άμεση γειτνίαση προς το λιμένα του Rødby (επιστολή της 9ης Μαΐου 1990) ή τη λειτουργία στο εσωτερικό των ήδη υπαρχουσών λιμενικών εγκαταστάσεων στο λιμένα του Rødby (επιστολή της 8ης Αυγούστου 1990) αποτελεί ασυμβίβαστο μέτρο προς το άρθρο 90 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ σε συνάρτηση με το άρθρο 86 της ιδίας συνθήκης.

Άρθρο 2

Η δανική κυβέρνηση οφείλει να θέσει τέλος στην παράβαση που περιγράφεται στο άρθρο 1 της εν λόγω απόφασης και να ενημερώσει την Επιτροπή, εντός προθεσμίας δύο μηνών από της κοινοποιήσεως της παρούσας απόφασης, για τα μέτρα που θα λάβει ώστε να θέσει τέλος στην απαγόρευση έναντι των εταιρειών Euro-Port και Scan-Port, είτε για την κατασκευή ενός νέου λιμένα σε γειτνίαση προς το δημόσιο λιμένα του Rødby, είτε για την άσκηση δραστηριοτήτων εντός των υπαρχουσών λιμενικών εγκαταστάσεων.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο της Δανίας.

Βρυξέλλες, 21 Δεκεμβρίου 1993.

Για την Επιτροπή

Karel VAN MIERT

Μέλος της Επιτροπής