II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 21. September 1994

in einem Verfahren nach Artikel 85 des EG-Vertrags und Artikel 53 des EWR-Abkommens

(IV/34.600 — Night Services)

(Nur der deutsche, der englische, der französische und der niederländische Text sind verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(94/663/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 des Rates vom 19. Juli 1968 über die Anwendung von Wettbewerbsregeln auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs [1], geändert durch die Akte über den Beitritt Griechenlands, insbesondere auf Artikel 5,

gestützt auf den am 29. Januar 1993 gestellten Antrag auf Freistellung gemäß Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 einer Vereinbarung auf dem Gebiet des Personen-Eisenbahnverkehrs durch den Kanaltunnel,

nach Veröffentlichung des wesentlichen Teils der Vereinbarung [2] gemäß Artikel 12 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68,

nach Äußerung am 23. August 1993 ernster Zweifel im Sinne von Artikel 12 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 durch die Kommission,

nach Aufforderung der Interessenten im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften,* sich zu der von der Kommission geplanten Freistellung der Vereinbarung zu äußern [3],

nach Anhörung des Beratenden Ausschusses für Kartelle und Monopole im Verkehrsbereich, -

in Erwägung nachstehender Gründe :

I. SACHVERHALT

A. Anmeldung

(1) Am 29. Januar 1993 erhielt die Kommission einen Antrag von European Night Services Limited (ENS), British Rail (BR), Deutsche Bundesbahn (DB), NV Nederlandse Spoorwegen (NS), Société nationale des chemins de fer français (SNCF) und der Société nationale des chemins de fer belges (SNCB), sie möge Artikel 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 für nicht anwendbar erklären oder ersatzweise eine Freistellung nach Artikel 5 der Verordnung aussprechen für Vereinbarungen über die Personenbeförderung mit der Bahn durch den Kanaltunnel.

[1] ABl. Nr. L 175 vom 23. 7. 1968, S. 1.
[2] ABl. Nr. C 149 vom 29. 5. 1993, S. 10.
[3] ABl. Nr. C 153 vom 4. 6. 1994, S. 15.

B. Die Parteien

(2) Fünf Parteien, BR, EPS, NS, DB, SNCF und SNCB, sind Eisenbahnunternehmen im Sinne von Artikel 3 der Richtlinie 91/440/EWG des Rates [1].

(3) European Passenger Services (EPS) war zum Zeitpunkt der Anmeldung eine Tochter von BR, ist aber seit dem 10. Mai 1994 ein britisches Bahnunternehmen in Staatsbesitz. EPS übernimmt von BR den internationalen Reiseverkehr. BR hat seinen Anteil an ENS abgegeben an EPS.

(4) German Rail UK Limited (GR UK) gehört ganz der DB.

(5) Transmanche Night Travel Limited (TNT) ist eine Tochter von France Rail, diese eine Tochter von SNCF.

(6) ENS ist ein Gemeinschaftsunternehmen von BR, inzwischen EPS, DB, NS und SNCF.

C. Die Märkte

(7) Relevanter Markt ist die Beförderung von Geschäfts- und Privatreisenden zwischen

— London und Amsterdam,

— London und Frankfurt/Dortmund,

— Paris und Glasgow/Swansea,

— Brüssel und Glasgow/Plymouth.

D. Die Vereinbarungen

(8) Die erste Vereinbarung betrifft die Gründung der ENS als „private company limited by shares" im Vereinigten Königreich. Aktionäre sind:

— EPS:	61,5 %,
— TNT (SNCF):	11,5 %,
— GR UK (DB):	13,5 %,
— NS:	13,5 %.

(9) ENS soll Reisenden Nachtzugverbindungen zwischen Großbritannien und dem europäischen Festland durch den Kanaltunnel anbieten.

Ab 1995/1996 soll jede Nacht ein Zugpaar verkehren zwischen

— London und Amsterdam,

— London und Frankfurt/Dortmund,

— Paris und Glasgow/Swansea,

— Brüssel und Glasgow/Plymouth.

(10) Die Nachtzugverbindungen sind für drei Arten von Reisenden gedacht:

— Geschäftsreisende, die Wert auf Schlafkomfort legen und ungestört sein wollen, hohe Ansprüche an Qualität und Service stellen und arbeitsgerechte Abfahrts- und Ankunftszeiten brauchen;

— Privatreisende, die den gleichen oder einen ähnlichen Komfort erwarten wie Geschäftsreisende;

— Privatreisende, die mehr auf den Preis achten und sich für die Nacht mit bequemen Liegesitzen begnügen.

(11) Zweitens gibt es Betriebsvereinbarungen der ENS mit den Bahnunternehmen des ENS-Abkommens und der SNCB, die am 30. Juni 1992 unterzeichnet wurden.

(12) Aufgrund dieser Betriebsvereinbarungen stellt ENS Fahrausweise für die Nachtstrecken im eigenen Namen aus. Die Bahnunternehmen erbringen folgende Leistungen:

— Zugförderung auf dem eigenen Streckennetz: Bereitstellung von Triebfahrzeugen, Zugpersonal und Fahrplantrasse;

— Innenreinigung: Reinigung der Fahrzeuge, Instandhaltung der Schlafwagen, Schlußbehandlung, Zugbegleitpersonal;

— tägliche Unterhaltung: tägliche Wartung, Sicherheitsüberprüfung, Schnellausbesserung der Fahrzeuge im Endbahnhof;

— Reiseverkehrsdienst für die Nachtzüge: umfaßt fahrplanmäßige Halte auf Bahnhöfen des Streckennetzes, Sicherheit der Fahrgäste auf den Endbahnhöfen und in den Zügen, Benutzung der Platzreservierung, Verbindung der Verkaufsstellen mit der Platzreservierung;

— Marketing in Zusammenarbeit mit ENS, aber ohne Verkauf.

(13) Darüber hinaus vereinbaren EPS und SNCF die Übernahme der Zugförderung durch den Tunnel: sie stellen Triebfahrzeuge, Zugpersonal und Fahrplantrassen.

(14) Der Betrieb erfordert Spezialfahrzeuge, die auf verschiedenen Streckennetzen verkehren können und die den Sicherheitsanforderungen für die Tunnelfahrt genügen.

[1] ABl. Nr. L 237 vom 24. 8. 1991, S. 25.

(15) Die Bahnunternehmen BR, DB, NS und SNCF haben über ENS für die Beschaffung der Fahrzeuge eine Kauf- und Leasingvereinbarung getroffen, wonach sie die Fahrzeuge der ENS für zunächst zwanzig Jahre vermieten.

II. RECHTLICHE WÜRDIGUNG

A. Rechtsgrundlage

(16) Die an der Vereinbarung beteiligten Unternehmen haben eine Freistellung beantragt und sich dabei allein auf Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 gestützt. Da die Vereinbarung aber auch im Europäischen Wirtschaftsraum ihre Auswirkungen hat, ist sie auch an Artikel 53 des EWR-Abkommens zu messen. Die nachfolgende Untersuchung im Hinblick auf die Artikel 85 und 86 des Vertrages bezieht sich daher auch auf die entsprechenden Bestimmungen des EWR-Abkommens.

B. Der relevante Markt

a) *Der Markt für Dienstleistungen*

(17) Der Europäische Gerichtshof hat entschieden: „Der Begriff des relevanten Marktes setzt [nämlich] die Möglichkeit eines wirksamen Wettbewerbs zwischen den zu ihm gehörenden Erzeugnissen voraus, so daß ein hinreichender Grad von Austauschbarkeit zwischen allen zum gleichen Markt gehörenden Erzeugnissen im Hinblick auf die gleiche Verwendung erforderlich ist." [1]

(18) Für die Beförderung von Reisenden gilt mithin, daß verschiedene Verkehrsmittel zwar rein technisch austauschbar sein mögen, dies allein aber noch kein Beweis ist, daß sie zu dem gleichen Markt gehören.

(19) Es gilt abzuwägen, inwieweit die verschiedenen Verkehrsmittel für den Reisenden hinreichend austauschbar sind.

(20) Im vorliegenden Fall richtet sich das Leistungsangebot von ENS an zwei verschiedene Arten von Kunden: Reisende, die beruflich unterwegs sind, und Freizeit-Reisende.

(21) Die erste Gruppe sucht ein schnelles Verkehrsmittel, das ein hohes Maß an Komfort bietet und das oft genug fährt zu Zeiten, die es ihnen ermöglichen, ihre Geschäfte zu erledigen. Der Fahrpreis ist nicht entscheidend für die Wahl des Verkehrsmittels.

(22) Wer zu seinem Vergnügen reist und selbst zahlt, achtet mehr auf den Preis. Schnelligkeit, Bequemlichkeit und Zahl der Verbindungen sind nicht ausschlaggebend.

(23) Verhaltensunterschiede stellt auch das Institut du transport aérien in einer Untersuchung zum Thema Bahn und Flugzeug in Europa [2] fest.

(24) Das Institut fand heraus, daß auf Entfernungen von 350 bis 1 000 km Hochgeschwindigkeitszüge und Flugzeug miteinander konkurrieren.

(25) Im vorliegenden Fall gibt es somit zwei Verkehrsmärkte.

(26) Einmal den Verkehrsmarkt der Geschäftsreisenden, die Linienflüge oder Hochgeschwindigkeitszüge benutzen und für die beide austauschbar sind.

Die ENS-Nachtzüge sind auch austauschbar, weil sie ein hohes Maß an Komfort bieten und Abfahrts- und Ankunftszeiten für Geschäftsreisende sehr interessant sind.

(27) Für den Verkehrsmarkt der Freizeitreisenden hingegen sind austauschbar: Flüge in der Economy-Klasse, Bahn, Bus und unter Umständen die Fahrt mit dem eigenen Wagen.

b) *Der räumliche Markt*

(28) Der Europäische Gerichtshof hat bekanntlich im Fall Ahmed Saeed Flugreisen [3] das Bestehen eines globalen Reisemarktes ausgeschlossen.

Für den Gerichtshof gilt: „Entscheidend ist, ob die besonderen Merkmale des Linienflugs auf einer bestimmten Linie im Vergleich zu den alternativen Transportmöglichkeiten so kennzeichnend sind, daß er mit ihnen nur in geringem Maße austauschbar und ihrem Wettbewerb nur in wenig spürbarer Form ausgesetzt ist."

(29) Der räumliche Markt umfaßt daher für die Kommission nicht das Vereinigte Königreich, Frankreich, Deutschland und die Benelux-Länder, sondern nur die von ENS bedienten Strecken:

— London—Amsterdam,

— London—Frankfurt/Dortmund,

— Paris—Glasgow/Swansea,

— Brüssel—Glasgow/Plymouth.

[1] Urteil vom 13. 2. 1979 in der Rechtssache 85/76, Hoffmann-La Roche gegen Kommission, Slg. 1979, S. 461, Entscheidungsgrund 28.

[2] ITA, Paris — Dezember 1991.

[3] Urteil vom 11. April 1989, Rechtssache 66/86, Slg. 1989, S. 803, Entscheidungsgrund 40.

C. Der Vereinbarungsbegriff

(30) ENS ist eine Gesellschaft nach britischem Recht mit einem Kapital von 100 000 £Stg. Hiervon hält

— EPS	61,5 %,
— TNT (SNCF)	11,5 %,
— GR UK (DB)	13,5 %,
— NS	13,5 %.

Obwohl EPS die Kapitalmehrheit besitzt, hat jedes Bahnunternehmen einen Sitz im Verwaltungsrat von ENS. Die meisten wichtigen Entscheidungen können nur einstimmig getroffen werden.

(31) ENS gehört vier Unternehmen : Bahnunternehmen oder deren Töchtern. ENS ist damit ein Gemeinschaftsunternehmen im Sinne der GU-Bekanntmachung der Kommission (1).

(32) ENS ist auf Dauer angelegt und erfüllt alle Funktionen einer selbständigen wirtschaftlichen Einheit.

(33) Die ENS-Gründer ziehen sich auch nicht für immer aus dem Markt zurück. Sie sind technisch und finanziell ohne weiteres in der Lage, eine internationale Gruppierung im Sinne von Artikel 3 der Richtlinie 91/440/EWG aufzubauen und Nachtzugverbindungen einzurichten.

(34) EPS, SNCF, DB und NS bleiben weiterhin schwerpunktmäßig auf dem vorgelagerten Markt der Bahnleistungen tätig. Die Bahnunternehmen verkaufen Bahnleistungen an das Transportunternehmen ENS.

(35) Das Gemeinschaftsunternehmen ENS hat demnach in den Augen der Kommission den Zweck, das Wettbewerbsverhalten selbständig bleibender Unternehmen zu koordinieren.

(36) ENS ist somit ein kooperatives Gemeinschaftsunternehmen, das unter Artikel 85 des EG-Vertrags fällt.

(37) Die Betriebsvereinbarungen, die ENS mit EPS, NS, DB, SNCF und SNCB getroffen hat — mit jedem Bahnunternehmen einzeln — sind Vereinbarungen im Sinne von Artikel 85.

(1) ABl. Nr. C 43 vom 16. 2. 1993, S. 2.

D. Wettbewerbsbeschränkungen

a-1) *Beschränkungen des Wettbewerbs unter den Gründern und Auswirkungen auf Dritte*

(38) Zum besseren Verständnis der gegenwärtigen und künftig möglichen Wettbewerbsbeschränkungen sei hier kurz der Rechtsrahmen für die wirtschaftliche Betätigung der Bahnunternehmen dargestellt.

(39) Nach Artikel 10 der Richtlinie 91/440/EWG haben internationale Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen im Reiseverkehr für ihre internationalen Züge Anspruch auf Zugang zum Streckennetz der Mitgliedstaaten, in denen sie ihren Sitz haben, und auf Durchfahrt durch andere Mitgliedstaaten.

(40) Diese Möglichkeiten haben die bestehenden Bahnunternehmen sowie neu hinzukommende Bahnunternehmen und Töchter bestehender Unternehmen.

(41) Die Richtlinie läßt den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, den Zugang zum Netz liberaler zu regeln.

(42) DB und NS können so beispielsweise eine internationale Gruppierung mit einem Bahnunternehmen im Vereinigten Königreich bilden und internationale Zugverbindungen einrichten. Sie müssen dann nur von dem Kanaltunnel-Betreiber Eurotunnel die Fahrplantrasse für die Tunneldurchfahrt kaufen.

(43) Ein an der Vereinbarung beteiligtes Bahnunternehmen kann auch ein Tochterunternehmen speziell für internationale Zugverbindungen gründen, das die Bahnleistungen von den Bahnunternehmen einkauft.

(44) Schließlich kann ein Bahnunternehmen auch selbst als Verkehrsunternehmen internationale Zugverbindungen betreiben und die Bahnleistungen hierzu von den anderen Unternehmen einkaufen.

(45) EPS, SNCF, DB und NS haben mit der Übertragung des Nachtzugbetriebs auf ENS den Spielraum für einen Wettbewerb stark eingeengt bzw. ausgeschaltet.

(46) Die ENS-Mütter beherrschen in ihrem Land weiterhin den Bahnmarkt vor allem wegen der Spezial-Lokomotiven, die für den Kanaltunnel gebraucht werden, ENS hat direkten Zugang zu den Bahnleistungen aufgrund von Betriebsvereinbarungen mit EPS, SNCF, DB, NS und SNCB. Die

privilegierten Mutter-Tochter-Beziehungen können so leicht anderen Unternehmen im Wettbewerb um den Erwerb von Bahnleistungen schaden.

(47) Desgleichen gilt es, die Nutzungsvereinbarung von Eurotunnel mit BR/SNCF zu berücksichtigen. Selbst wenn nach Gemeinschaftsrecht BR und SNCF nicht alle Fahrplantrassen bekommen dürften, werden sie doch über einen großen Teil davon für internationale Zugverbindungen und zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten gegenüber Eurotunnel verfügen.

(48) Angesichts der wirtschaftlichen Stärke der Gründer besteht die Gefahr, daß ENS anderen Verkehrsunternehmen, die ENS Konkurrenz machen könnten, den Zugang zum Markt erschwert.

a-2) *Verschärfung der Beschränkungen durch die Präsenz von Gemeinschaftsunternehmen*

(49) An sich können Gemeinschaftsunternehmen den Wettbewerb auf besondere Weise einschränken, wenn es von ihnen mehrere gibt, weil sie zusammen die Wirkung auf die Geschäftspolitik der Gründer und auf die Marktstellung Dritter verstärken.

(50) Jedes neue Gemeinschaftsunternehmen bindet die Gründer stärker aneinander, so daß der noch unter ihnen bestehende Wettbewerb immer schwächer wird. Die ist dann der Fall, wenn die Gründer mehrere Gemeinschaftsunternehmen für ähnliche Aufgaben schaffen oder auch für Aufgaben, die nicht ähnlich sind.

(51) Nach Auffassung der Kommission ist dies hier der Fall. BR/EPS, SNCF, DB und NS sind auf verschiedenste Weise an Gemeinschaftsunternehmen für Güter- und Reisezugverbindungen durch den Kanaltunnel beteiligt. BR und SNCF gründeten zusammen Allied Continental Intermodal für den kombinierten Güterverkehr, BR und SNCB Autocare Europe für Autotransporte auf der Bahn.

(52) Mit der Gründung von ENS als weiterem Gemeinschaftsunternehmen wird der Spielraum für einen Wettbewerb unter den Parteien noch enger.

(53) Aus dem unter den Randnummern 38 bis 52 geschilderten Sachverhalt geht demnach hervor, daß die ENS-Vereinbarungen eine Beschränkung des Wettbewerbs bezwecken und bewirken und damit gegen Artikel 85 Absatz 1 des EG-Vertrags verstoßen.

E. Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten

(54) Die ENS-Züge sollen zwischen Bahnhöfen im Vereinigten Königreich und auf dem europäischen Festland verkehren. Die ENS-Vereinbarung beeinträchtigt somit den Handel zwischen Mitgliedstaaten.

F. Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68

(55) Der Artikel betrifft Vereinbarungen, die ausschließlich technische Verbesserungen oder eine technische Zusammenarbeit bezwecken und bewirken; hierfür haben die Unternehmen bestimmte Mittel, die in Artikel 3 unter den Buchstaben a) bis g) aufgeführt sind.

(56) Aus der Anmeldung geht hervor, daß der Hauptzweck des Gemeinschaftsunternehmens die Vermarktung von Beförderungsleistungen im Reiseverkehr zwischen dem Vereinigten Königreich und dem europäischen Festland ist.

(57) Wirtschaftlich hat das Gemeinschaftsunternehmen folgende Aufgaben:

— Nutzung der Marktchancen im Reiseverkehr, die der Kanaltunnel bietet;

— EPS und SNCF können internationale Züge durch den Kanaltunnel fahren lassen und so ihren Verpflichtungen aus der Nutzungsvereinbarung mit Eurotunnel nachkommen;

— das finanzielle Risiko regelmäßiger Zugverbindungen durch den Kanaltunnel wird von Anfang an breiter gestreut.

(58) Die ENS-Vereinbarung bezweckt und bewirkt also nicht ausschließlich technische Verbesserungen oder eine technische Zusammenarbeit. Die Voraussetzungen des Artikels 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 sind daher nach Auffassung der Kommission nicht gegeben.

G. Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68

a) *Beitrag zum wirtschaftlichen Fortschritt*

(59) Der neue Kanaltunnel und ENS fördern das Angebot neuer, hochwertiger Verkehrsleistungen.

Für Geschäftsreisende bietet ENS neuartige Leistungen, die mit dem Flugzeug austauschbar sind.

Das Angebot von ENS verschärft also unter Umständen den Wettbewerb der Verkehrsträger.

(60) Die Vereinbarung sichert den Aufschwung im Verkehr zwischen dem Vereinigten Königreich und dem europäischen Festland und trägt auf diese Weise zum Erfolg des Kanaltunnels bei.

Grundsätzlich fördert die ENS-Gründung also den wirtschaftlichen Fortschritt.

b) *Vorteile für den Verbraucher*

(61) Der Verbraucher profitiert direkt von dem ENS-Angebobt neuer hochwertiger Beförderungsleistungen. Außerdem profitiert er von dem Wettbewerb zwischen den neuen Leistungen der Bahn und dem Flugzeug.

c) *Sind die Beschränkungen unerläßlich ?*

(62) Rechtlich gesehen, können die Bahnunternehmen die Leistungen auch auf andere Art erbringen.

(63) Hier liegt jedoch ein Sonderfall vor, insofern als die Leistungen völlig neuartig sind und ein Leistungsdruck besteht, denn die Züge müssen sofort eingesetzt werden und regelmäßig verkehren, so daß ein erhebliches finanzielles Risiko vorhanden ist, das ein Unternehmen allein kaum auf sich nehmen könnte.

(64) Jedes Bahnunternehmen bringt seine Erfahrungen aus seinem Territorium mit ein ; dies ist ganz besonders wichtig für das Gelingen des Projekts.

(65) Die Wettbewerbsbeschränkungen durch die Gründung von ENS sind also nach Ansicht der Kommission notwendig, zumindest für eine Übergangszeit, da es sich hier um einen besonderen Markt handelt.

(66) Die Kommission muß jedoch eine Bedingung stellen, damit die Wettbewerbsbeschränkungen nicht über das unbedingt erforderliche Mindestmaß hinausgehen und damit ENS Konkurrenz durch andere Bahnunternehmen bekommt.

d) *Der Wettbewerb wird nicht ausgeschaltet*

(67) Für Geschäftsreisende ist das Flugzeug eine Alternative : Flug- und Bahnreisen sind austauschbar.

(68) Freizeitreisende haben die Wahl zwischen Flugzeug, Bus und Fähren.

(69) Andere, ENS ähnliche Bahnunternehmen müssen in der Lage sein, konkurrierende Leistungen anzubieten und die Bahnleistungen hierzu bei den Bahnunternehmen einzukaufen.

(70) Unter diesen Umständen wird der Wettbewerb auf dem Markt durch die Gründung von ENS nicht ganz ausgeschaltet.

H. Art der Freistellung

(71) Nach Artikel 13 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 kann die Freistellung nur für eine bestimmte Zeit ausgesprochen werden und mit Auflagen versehen werden.

(72) Die Kommission muß, bevor sie eine Freistellung erteilt, sich mit den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Vereinbarung auseinandersetzen.

(73) Die Dauer der Freistellung richtet sich danach, wie lange der Markt nach menschlichem Ermessen hierdurch nicht wesentlich verändert wird.

(74) Die Abwägung ist nicht einfach, vor allem weil es sich um eine neuartige Leistungsart handelt und die Richtlinie 91/440/EWG die Funktionsbedingungen der Bahn wesentlich verändert hat.

(75) Zu bedenken ist auch, daß die Unternehmen viel investiert haben, die Investitionen sich aber erst nach mehreren Jahren bezahlt machen ; die Höhe der Investitionen darf bei der Bemessung der Freistellungsfrist jedoch nicht den Ausschlag geben. Der Gemeinschaftseinkauf der Wagen ist eine Sache, der Geschäftsbetrieb eine andere.

(76) Im Kombinierten Güterverkehr, der auch teure Spezialfahrzeuge erfordert, haben die Bahnunternehmen erklärt, es werde fünf Jahre dauern, bis eine neue Strecke sich rentiere.

(77) Im vorliegenden Fall läßt sich argumentieren, das wirtschatliche Risiko sei höher, weil eine qualitativ völlig neue Leistung vorliege.

(78) Die Kommission ist zu der Auffassung gelangt, daß eine Freistellung für acht Jahre ausgesprochen werden kann, d. h. bis zum 31. Dezember 2002. Die Entscheidung gilt rückwirkend ab 29. Januar 1993, dem Zeitpunkt der Anmeldung der Vereinbarungen.

(79) Die Freistellung ist jedoch mit Auflagen zu versehen, damit die Wettbewerbsbeschränkungen nicht über das unerläßliche Mindestmaß hinausghen.

(80) Gruppierungen von Bahnunternehmen und Verkehrsunternehmen, die auf dem Markt neu sind und nicht die Möglichkeit haben, die nötigen Bahnleistungen selbst zu erbringen oder sie nur zum Teil erbringen können, müssen daher die Möglichkeit haben, Bahnleistungen bei den Bahnunternehmen der ENS-Vereinbarungen einzukaufen, d. h. die gleichen Leistungen, wie diese ihrer Tochter verkaufen.

(81) Die Bahnleistungen umfassen die Stellung der Lokomotive, des Zugpersonals und der Fahrplantrasse für das Landesnetz und den Tunnel. Die Bahnunternehmen der ENS-Vereinbarung sind jedoch nicht verpflichtet, eine Fahrplantrasse zur Verfügung zu stellen, wenn der Antragsteller als Gruppierung von Bahnunternehmen im Sinne von Artikel 10 der Richtlinie 91/440/EWG auftritt und selbst die Fahrplantrasse bei den Infrastruktur-Trägern beantragen kann.

(82) Die Bahnunternehmen erbringen ihre Leistungen in ihrem Bereich zu den gleichen technischen und finanziellen Bedingungen wie für ENS.

(83) Die Bahnunternehmen brauchen die Leistungen nicht zu erbringen, wenn der Neuling in der Lage ist, sie selbst zu erbringen, oder wenn sie nicht die nötigen Triebfahrzeuge haben.

(84) Diese Pflichten gelten unabhängig von den Pflichten grundsätzlicher Art, die den Bahnunternehmen aus Artikel 86 des EG-Vertrags erwachsen —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gemäß Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 und Artikel 53 Absatz 3 des EWR-Abkommens wird Artikel 85 Absatz 1 des EG-Vertrags und Artikel 53 Absatz 1 des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum für nicht anwendbar erklärt auf die Vereinbarungen über die European Night Services Limited, nachstehend „ENS" genannt. Die Freistellung gilt rückwirkend vom 29. Januar 1993 bis zum 31. Dezember 2002.

Artikel 2

Die Freistellung nach Artikel 1 ist mit folgender Auflage versehen:

Die Bahnunternehmen der ENS-Vereinbarung erbringen die gleichen Bahnleistungen, die sie ENS zugesagt haben, allen internationalen Gruppierungen von Bahnunternehmen und Verkehrsunternehmen, die Nachtzüge im Reiseverkehr durch den Kanaltunnel laufen lassen wollen. Die Leistungen umfassen die Stellung der Lokomotive, des Zugpersonals und der Fahrplantrasse für das Landesnetz und den Kanaltunnel. Die Bahnunternehmen erbringen diese Leistungen in ihrem Bereich zu den gleichen technischen und finanziellen Bedingungen wie für ENS.

Artikel 3

Diese Entscheidung ist an folgende Unternehmen gerichtet:

— European Passenger Services,
EPS House,
Waterloo Station,
GB-London SE1 8SE;

— SNCF,
88, rue Saint Lazare,
F-75009 Paris;

— Deutsche Bahn AG,
Friedrich-Ebert-Anlage 43—45,
D-60327 Frankfurt am Main;

— NV Nederlandse Spoorwegen,
Hoofddirectie,
Moreelsepark,
Postbus 2025,
NL-3500 HA Utrecht;

— European Night Services Limited,
Mercury House,
117 Waterloo Road,
GB-London SE1 8UL.

Brüssel, den 21. September 1994

Für die Kommission

Karel VAN MIERT

Mitglied der Kommission