II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 21. september 1994

om anvendelse af EF-traktatens artikel 85 og EØS-aftalens artikel 53

(IV/34.600 — Night Services)

(Kun den engelske, den franske, den nederlandske og den tyske udgave er autentisk)

(Tekst af betydning for EØS)

(94/663/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 1017/68 af 19. juli 1968 om anvendelse af konkurrenceregler for transport med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje [1], ændret ved akten vedrørende Grækenlands tiltrædelse, særlig artikel 5,

under henvisning til anmodningen indgivet den 29. januar 1993 efter artikel 5 i forordning (EØF) nr. 1017/68 om fritagelse for flere aftaler om transport ad jernbane gennem Kanaltunnelen,

under henvisning til det resumé af aftalerne [2], der blev offentliggjort i henhold til artikel 12, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 1017/68,

under henvisning til Kommissionens beslutning af 23. august 1993 om at rejse indsigelser mod aftalen, jf. artikel 12, stk. 3, i forordning (EØF) nr. 1017/68.

under henvisning til den meddelelse, der blev offentliggjort for at give interesserede tredjeparter lejlighed til at fremsætte deres bemærkninger til den påtænkte fritagelse af aftalen [3],

efter høring af Det Rådgivende Udvalg for Kartel- og Monopolspørgsmål på Transportområdet, og

ud fra følgende betragtninger:

I. SAGSFREMSTILLING

A. Anmeldelsen

(1) Kommissionen modtog den 29. januar 1993 en anmodning fra European Night Services Limited (ENS), British Rail (BR), Deutsche Bundesbahn (DB), NV Nederlandse Spoorwegen (NS), Société nationale des chemins de fer français (SNCF) og Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) om at erklære artikel 2 i forordning (EØF) nr. 1017/68 uanvendelig på, subsidiært indrømme fritagelse efter samme forordnings artikel 5 for en række aftaler angående passagertransport ad jernbane gennem Kanaltunnelen.

[1] EFT nr. L 175 af 23. 7. 1968, s. 1.
[2] EFT nr. C 149 af 29. 5. 1993, s. 10.
[3] EFT nr. C 153 af 4. 6. 1994, s. 15.

B. Parterne

(2) BR, EPS, NS, DB, SNCF og SNCB er jernbanevirksomheder som defineret i artikel 3 i Rådets direktiv 91/440/EØF [1].

(3) European Passenger Services (EPS) var på anmeldelsestidspunktet et helejet datterselskab af BR, men har siden den 10. maj 1994 været et af den britiske stat kontrolleret jernbaneselskab. Den britiske stat har overtaget den internationale passagertransport fra BR. Samtidig er BR's interesser i ENS blevet overført til EPS.

(4) German Rail UK Limited (GR UK) er et 100 % -ejet datterselskab af DB.

(5) Transmanche Night Travel Limited (TNT) er et helejet datterselskab af France Rail, som selv er et helejet datterselskab af SNCF.

(6) ENS er et joint venture oprettet af BR — nu EPS — DB, NS og SNCF.

C. Markedet

(7) Det relevante marked er markederne for transport af passagerer, der dels rejser i forretningsøjemed, dels som turist, mellem følgende destinationer:

— London-Amsterdam

— London-Frankfurt/Dortmund

— Paris-Glasgow/Swansea

— Bruxelles-Glasgow/Plymouth.

D. Aftalerne

(8) Den første af aftalerne drejer sig om oprettelse af ENS, et britisk aktieselskab (»private company limited by shares«) med følgende aktionærer:

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

(9) ENS skal tilbyde og drive passager-nattogstrafik mellem Storbritannien og det europæiske kontinent gennem Kanaltunnelen.

Efter planerne skal der fra 1995-1996 indsættes ét tog hver nat i begge retninger på følgende ruter:

— London-Amsterdam

— London-Frankfurt/Dortmund

— Paris-Glasgow/Swansea

— Bruxelles-Glasgow/Plymouth.

(10) Nattogsforbindelserne skal opfylde tre forskellige passagerkategoriers behov:

— forretningsrejsende, der lægger vægt på behagelige sovemuligheder og på at have fred og ro, på et højt service- og kvalitetsniveau og på afgangs- og ankomsttider, der passer dem

— turistrejsende, der ønsker samme eller tilsvarende komfort som forretningsrejsende

— mere prisbevidste turistrejsende, som om natten vil nøjes med behagelige sæder med indstilleligt ryglæn.

(11) Den anden gruppe aftaler er en række driftsaftaler, som ENS den 30. juni 1992 indgik med de jernbaneselskaber, der deltager i ENS-aftalen, samt SNCB.

(12) Ifølge driftsaftalerne skal ENS i eget navn udstede togbilletter på hver rute, og hvert af jernbaneselskaberne skal levere følgende ydelser:

— jernbanetrækkraft på deres net: de stiller lokomotiv med personale og banestrækning til rådighed

— rengøring i toget: rengøring af det rullende materiel, vedligeholdelse af sovevogne, terminalservice og togpersonale

— daglig vedligeholdelse: daglig vedligeholdelse, sikkerhedscheck, nødreparationer af rullende materiel på endestationerne

— passagerservice på natforbindelserne, bl.a. ophold på stationer på jernbaneselskabets net, varetagelse af de rejsendes sikkerhed på endestationerne og i toget, brug af reservationssystemer, også på de enkelte billetsalgssteder

— markedsføring i samarbejde med ENS, men ikke billetsalg.

(13) Ud over de ovennævnte ydelser skal EPS og SNCF levere jernbanetrækkraft på strækningen under Kanalen og bl.a. stille lokomotiver, personale og banestrækning til rådighed.

(14) Til nattogsforbindelserne stilles der særlige krav til det rullende materiel, som skal kunne køre på forskellige jernbanenet og opfylde sikkerhedskravene i Kanaltunnelen.

[1] EFT nr. L 237 af 24. 8. 1991, s. 25.

(15) Med hensyn til anskaffelse af det rullende materiel har de deltagende jernbaneselskaber (BR, DB, NS og SNCF) med ENS som mellemled indgået en salgs- og leasingaftale, i henhold til hvilken ENS leaser det rullende materiel for en periode, der i første omgang er sat til 20 år.

II. RETLIG VURDERING

A. Gældende retsforskrifter

(16) Aftaleparterne har anmodet om fritagelse alene efter artikel 5 i forordning (EØF) nr. 1017/68. Da aftalen imidlertid også kan få virkninger inden for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, må dens lovlighed tillige vurderes ud fra EØS-aftalens artikel 53. Følgelig anvendes nedenstående vurdering af traktatens artikel 85 og 86 også på EØS-aftalen.

B. Det relevante marked

a) *Produktmarkedet*

(17) Af EF-Domstolens retspraksis fremgår, at »begrebet det relevante marked indebærer, at der kan herske effektiv konkurrence mellem de produkter, som indgår i markedet, hvilket forudsætter en tilstrækkelig grad af substituerbarhed ved samme anvendelse mellem alle de produkter, som indgår i samme marked« [1].

(18) Når det drejer sig om passagerbefordring, er en rent teknisk substituerbarhed mellem forskellige transportmåder derfor ikke tilstrækkelig til at henføre disse transportmåder til det samme marked.

(19) Man må derimod se på, i hvilket omfang disse forskellige transportmåder frembyder en tilstrækkelig grad af substitution set med brugernes øjne.

(20) I det konkrete tilfælde er de ydelser, ENS udbyder, i alt væsentligt rettet mod to forskellige kundegrupper — nemlig dels passagerer, der rejser i erhvervsøjemed, dels de passagerer, der rejser i deres fritid.

(21) Den førstnævnte kategori er kunder, der lægger vægt på hurtig transport, højt komfortniveau og en køreplan, der passer ind i deres arbejde. Transportprisen er ikke det afgørende element i deres valg af transportmåde.

(22) Folk, der rejser i deres fritid og selv skal betale for rejsen, lægger derimod større vægt på transportprisen. Hurtighed, komfort og køreplan er ikke de afgørende elementer.

(23) Denne forskel i adfærdsmønster blev også fremhævet i en rapport fra Institute of Air Transport om substitution mellem tog og fly i Europa [2].

(24) I samme rapport konstaterede Institute of Air Transport desuden, at der især vil blive konkurrence mellem højhastighedstog og fly på strækninger på mellem 350 og 1 000 km.

(25) I den foreliggende sag må det konkluderes, at der findes to relevante produktmarkeder.

(26) Det ene marked er markedet for transport af forretningsrejsende, for hvem rutefly og højhastighedstog er substituerbare transportformer.

Også ENS's nattogsforbindelse er en substituerbar transportform i kraft af den høje komfort og en køreplan, der er specielt indrettet efter forretningsrejsende.

(27) Det andet marked er markedet for transport af passagerer, der rejser i deres fritid, og for hvem de alternative transportformer kan være fly på økonomiklasse, tog, bus og eventuelt personbil.

b) *Det geografiske marked*

(28) Med hensyn til det geografiske marked erindres om EF-Domstolens dom i Ahmed Saeed Flugreisen [3], hvor den fastslog, at der ikke findes noget globalt marked for passagertransport.

Domstolen pointerede, at »det afgørende kriterium er, om en flyrute på en bestemt strækning er så speciel i forhold til alternative transportmuligheder, at disse kun i ringe omfang er substituerbare med og kun i ringe omfang konkurrerer med flyruten«.

(29) Kommissionen finder derfor, at det relevante geografiske marked ikke omfatter hele Det Forenede Kongerige, Frankrig, Tyskland og Benelux, men kun de ruter, som faktisk betjenes af ENS, nemlig:

— London-Amsterdam

— London-Frankfurt/Dortmund

— Paris-Glasgow/Swansea

— Bruxelles-Glasgow/Plymouth.

[1] Dom af 13. februar 1979, sag 85/76, Hoffmann-La Roche mod Kommissionen, Sml. 1979, s. 461, præmis 28.

[2] ITA, Paris, december 1991.

[3] Dom af 11. april 1989, sag 66/86, Sml. 1989, s. 803, præmis 40.

C. Aftalebegrebet

(30) ENS er et britisk selskab, hvis kapital på 100 000 £ fordeler sig således:

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

Selv om EPS har aktiemajoriteten, har hvert jernbaneselskab en repræsentant i ENS's bestyrelse, og de fleste større beslutninger kan kun træffes med samtlige medlemmers godkendelse.

(31) Kontrollen med ENS udøves således af fire virksomheder i forening, og disse fire virksomheder er enten datterselskaber af jernbaneselskaber eller selv jernbaneselskaber. ENS er følgelig et joint venture som defineret i Kommissionens meddelelse af 16. februar 1993 om joint ventures [1].

(32) Det er meningen, at ENS skal fungere på et varigt grundlag og varetage alle en selvstændig virksomheds funktioner.

(33) Det må desuden konstateres, at de stiftende selskaber ikke har trukket sig permanent ud af det relevante marked. Med de tekniske og økonomiske midler, de råder over, vil de uden vanskelighed kunne etablere en international sammenslutning som omhandlet i artikel 3 i direktiv 91/440/EØF til nattogstransport af passagerer.

(34) I øvrigt vil EPS, SNCF, DB og NS fortsat især være aktive på et marked på et tidligere trin end ENS's marked, nemlig markedet for de nødvendige jernbaneydelser, som jernbaneselskaberne sælger til transportvirksomheder, herunder ENS.

(35) Kommissionen er følgelig af den opfattelse, at joint venture-selskabet ENS har til formål og til følge at samordne fortsat uafhængige virksomheders konkurrencemæssige adfærd.

(36) ENS er herefter et joint venture oprettet i samarbejdsøjemed, der falder ind under EF-traktatens artikel 85.

(37) De driftsaftaler, der er indgået mellem ENS og EPS, NS, DB, SNCF og SNCB, er aftaler efter traktatens artikel 85.

[1] EFT nr. C 43 af 16. 2. 1993, s. 2.

D. Konkurrencebegrænsningerne

a-1) *Konkurrencebegrænsninger mellem de stiftende selskaber indbyrdes og i forhold til tredjemand*

(38) Vurderingen af de faktiske og potentielle konkurrencebegrænsninger må foretages i lyset af det retlige grundlag, på hvilket jernbaneselskaberne udbyder deres ydelser.

(39) I henhold til artikel 10 i direktiv 91/440/EØF har internationale jernbanesammenslutninger inden for passagertransport ret til at få adgang til jernbaneinfrastrukturerne i de medlemsstater, hvor de er etableret, samt ret til at udføre transittrafik på de øvrige medlemsstaters jernbanenet med henblik på internationale transporter.

(40) Adgang hertil har såvel de eksisterende jernbaneselskaber samt alle nye jernbaneselskaber, der måtte blive oprettet, herunder også datterselskaber af de eksisterende jernbaneselskaber.

(41) Direktivet giver medlemsstaterne mulighed for at vedtage mere liberale regler for adgang til infrastrukturen.

(42) DB eller NS har således mulighed for at oprette en international sammenslutning sammen med et britisk jernbaneselskab og udføre international transport ved at købe den plads på skinnerne, der er nødvendig for transporten gennem Kanaltunnellen, fra infrastrukturforvalteren Eurotunnel.

(43) De deltagende jernbaneselskaber kan også hver især oprette et datterselskab til at udføre internationale transporter ved at købe de fornødne ydelser hos de berørte jernbaneselskaber.

(44) Endelig kan et jernbaneselskab også selv optræde som den, der udfører internationale transporter, ved at købe de fornødne jernbaneydelser hos de pågældende virksomheder.

(45) Ved at lægge udførelsen af denne transport og markedsføringen af disse ydelser i hænderne på ENS har EPS, SNCF, DB og NS imidlertid elimineret eller i hvert fald betydeligt indskrænket disse muligheder for konkurrence.

(46) ENS's moderselskaber indtager i øvrigt fortsat en dominerende stilling, hvad angår levering af jernbaneydelser i deres eget land, bl.a. med hensyn til de speciallokomotiver, der skal benyttes i Kanaltunnelen, og i henhold til de driftsaftaler, der er indgået med EPS, SNCF, DB, NS og SNCB, har ENS direkte adgang til disse ydelser. I kraft af disse

særlige forbindelser mellem moderselskaberne og ENS er der risiko for, at andre transportører stilles ringere i konkurrencen, hvad angår køb af de fornødne jernbaneydelser.

(47) Der må desuden tages hensyn til den brugsaftale, der er indgået mellem Eurotunnel og BR/SNCF. Selv om BR og SNCF i henhold til EF-retten ikke må komme til at råde over al den disponible plads på sporet til internationale tog, råder de ikke desto mindre over en betydelig andel heraf til brug for deres internationale passagerbefordring og opfyldelse af deres forpligtelser over for Eurotunnel.

(48) I betragtning af de stiftende virksomheders økonomiske styrke er der således risiko for, at oprettelsen af ENS kan gøre det vanskeligt for andre transportvirksomheder, der vil kunne konkurrere med ENS, at få adgang til markedet.

a-2) *Skærpelse af konkurrencebegrænsningerne som følge af eksistensen af et net af joint ventures*

(49) At der findes et net af joint ventures mellem de samme virksomheder, kan generelt have en særlig konkurrencebegrænsende virkning, fordi eksistensen af dette net forstærker de virkninger, de enkelte joint ventures hver for sig har for de stiftende selskabers forretningspolitik og for udenforstående virksomheders stilling på markedet.

(50) Ethvert nyt joint venture, der oprettes, forstærker således de forbindelser, der i forvejen findes mellem de stiftende selskaber, og svækker dermed yderligere den konkurrence, der endnu består mellem dem indbyrdes. Dette er tilfældet, når forskellige joint ventures, som de pågældende selskaber opretter, varetager komplementære eller ikke-komplementære funktioner.

(51) Kommissionen finder, at dette er tilfældet i denne sag. BR/EPS, SNCF, DB og NS deltager i forskelligt omfang i et net af joint ventures inden for gods- og passagertransport, bl.a. via Kanaltunnelen. BR og SNCF er således med i Allied Continental Intermodal, der driver kombineret godstransport, og BR har sammen med SNCB oprettet Autocare Europe til jernbanetransport af biler.

(52) ENS indgår i dette joint venture-net og begrænser konkurrencen mellem parterne yderligere.

(53) Af de i betragtning 38 til 52 nævnte omstændigheder fremgår, at aftalerne om ENS har til formål og til følge at begrænse konkurrencen i strid med bestemmelserne i traktatens artikel 85, stk. 1.

E. **Påvirkning af samhandelen mellem medlemsstater**

(54) ENS skal udføre transport mellem visse lokaliteter i Det Forenede Kongerige og visse lokaliteter på det europæiske kontinent. Aftalen påvirker følgelig samhandelen mellem medlemsstater.

F. **Artikel 3 i forordning (EØF) nr. 1017/68**

(55) Af denne artikels formulering fremgår, at den finder anvendelse på aftaler, som udelukkende har til formål og til følge at fremme :

— anvendelse af tekniske forbedringer

eller

— teknisk samarbejde

på en af de i artikel 3, litra a) til g), nævnte måder.

(56) Af den anmeldelse, parterne har indgivet, fremgår, at dette joint venture primært skal have til opgave at markedsføre passagertransportydelser mellem Det Forenede Kongerige og kontinentet.

(57) På det kommercielle plan er formålet med ENS navnlig at

— udnytte de kommercielle muligheder, åbningen af Kanaltunnelen frembyder for passagertransporten

— sætte EPS og SNCF i stand til at drive internationale togtrafik gennem Kanaltunnelen i overensstemmelse med deres forpligtelser i henhold til den med Eurotunnel indgåede aftale

— dele den finansielle risiko, der er forbundet med at etablere regelmæssige togforbindelser gennem Kanaltunnelen straks efter dens åbning.

(58) Kommissionen finder, at ENS ikke udelukkende har anvendelse af tekniske forbedringer eller teknisk samarbejde til formål og til følge, og at betingelserne i artikel 3 i forordning (EØF) nr. 1017/68 ikke er opfyldt.

G. **Artikel 5 i forordning (EØF) nr. 1017/68**

a) *Bidrag til den økonomiske udvikling*

(59) På baggrund af åbningen af Kanaltunnelen vil oprettelsen af ENS gøre det lettere at få etableret en ny togforbindelse af høj kvalitet.

Til de passagerer, der rejser i forretningsøjemed, kan ENS tilbyde en togforbindelse, som udgør et gyldigt alternativ til flytransport, og som ikke fandtes tidligere.

De af ENS tilbudte ydelser vil således under visse omstændigheder kunne skabe øget konkurrence mellem de to transportformer.

(60) I øvrigt vil aftalen ved at øge trafikken mellem Det Forenede Kongerige og det europæiske kontinent medvirke til at gøre Kanaltunnelen til en succes.

Generelt må oprettelsen af ENS derfor antages at ville fremme den økonomiske udvikling.

b) Fordele for brugerne

(61) Brugerne får direkte fordele af oprettelsen af ENS, som kan tilbyde dem en ny togforbindelse af høj kvalitet. Desuden vil også konkurrencen mellem denne nye forbindelse og flytrafikken være til fordel for brugerne.

c) *Nødvendigheden af konkurrencebegrænsningerne*

(62) De retlige rammer, der er lagt om dette marked, giver jernbaneselskaberne mulighed for at udbyde de pågældende transportydelser på flere forskellige måder.

(63) Der må imidlertid tages hensyn til de særlige omstændigheder, der gør sig gældende i denne sag, i særdeleshed den omstændighed, at der er tale om en helt ny forbindelse, som kun kan betjenes effektivt ved omgående at indsætte tog, der fast kører på flere ruter, og som derfor er forbundet med høj økonomisk risiko, som det vil være vanskeligt for en enkelt virksomhed at bære alene.

(64) Sammenlægningen af de enkelte jernbaners knowhow på hvert deres område kan i øvrigt yde et væsentligt bidrag til at gøre dette projekt til en succes.

(65) Kommissionen finder derfor, at de konkurrencebegrænsninger, oprettelsen af ENS indebærer, er nødvendige, i det mindste i en overgangsperiode, i betragtning af den særlige situation, der gør sig gældende på markedet.

(66) For at sikre, at disse konkurrencebegrænsninger ikke bliver mere vidtgående, end hvad der er strengt nødvendigt, bør der imidlertid stilles visse betingelser, som kan give garanti for, at konkurrerende transportvirksomheder kan få adgang til markedet.

d) *Ingen udelukkelse af konkurrencen*

(67) For de passagerer, der rejser i forretningsøjemed, frembyder flytransport et alternativ til togtransport.

(68) De passagerer, der rejser i deres fritid, kan i stedet rejse med fly eller med bus eller skib.

(69) Desuden vil også andre transportvirksomheder af samme art som ENS være i stand til at tilbyde konkurrerende transportydelser ved at købe de fornødne jernbaneydelser hos jernbaneselskaberne.

(70) Oprettelsen af ENS vil følgelig ikke udelukke enhver konkurrence på det relevante marked.

H. Betingelser for fritagelse

(71) I henhold til bestemmelserne i artikel 13 i forordning (EØF) nr. 1017/68 skal det i beslutninger om fritagelse angives, for hvilket tidsrum fritagelsen gælder, og der kan knyttes påbud og betingelser til beslutningen.

(72) I sin vurdering af, om der kan indrømmes fritagelse, har Kommissionen pligt til at analysere aftalen ud fra den økonomiske sammenhæng, hvori den kommer til at fungere.

(73) Fritagelsens varighed må derfor bl.a. afhænge af, i hvilket tidsrum det vil være rimeligt at antage, at vilkårene på markedet ikke vil blive nævneværdigt ændret.

(74) I den konkrete sag er dette vanskeligt at vurdere, bl.a. fordi der er tale om en ny togforbindelse, og fordi vilkårene på markedet for jernbanetransport blev væsentligt ændret efter vedtagelsen af direktiv 91/440/EØF.

(75) Der må i øvrigt også tages hensyn til, at de implicerede virksomheder har bekostet store investeringer, som først vil blive forrentet efter flere år, uden at investeringernes størrelse dog kan betragtes som noget afgørende element for fastsættelse af fritagelsens varighed. Fælles anskaffelse af materiel er ikke en forudsætning for den kommercielle udnyttelse af dette materiel.

(76) I den forbindelse bemærkes, at jernbaneselskaberne med hensyn til kombineret godstransport, hvortil der også kræves særligt materiel, over for Kommissionen har tilkendegivet, at en fritagelse af fem års varighed er nødvendig for at kunne etablere en ny transportydelse og sikre dens rentabilitet.

(77) I den foreliggende sag må den kommercielle risiko antages at være større, bl.a. fordi der er tale om en kvalitativt helt ny ydelse.

(78) Komissionen finder derfor, at fritagelsens varighed bør fastsættes til otte år, således at den gælder indtil den 31. december 2002. Denne beslutning får dog først virkning fra anmeldelsesdatoen for aftalerne den 29. januar 1993.

(79) For at sikre, at konkurrencebegrænsningerne ikke bliver mere vidtgående, end hvad der er strengt nødvendigt, bør der dog knyttes en række betingelser til denne fritagelse.

(80) Det bør således sikres, at nye konkurrenter såsom sammenslutninger af jernbaneselskaber eller transportvirksomheder, som ikke selv er i stand til at præstere alle eller en del af de fornødne jernbaneydelser, vil kunne købe de samme fornødne jernbaneydelser hos de jernbaneselskaber, der deltager i oprettelsen af ENS, som disse har forpligtet sig til at sælge til deres joint venture.

(81) Disse ydelser omfatter levering af lokomotiv, personale og plads på hvert enkelt nationalt jernbanenet samt under Kanaltunnelen. De deltagende jernbaneselskaber skal dog ikke have pligt til at efterkomme anmodninger om plads på sporet, der fremsættes af jernbanesammenslutninger som omhandlet i artikel 10 i direktiv 91/440/EØF, som selv kan anmode herom hos de pågældende infrastrukturforvaltere.

(82) Jernbaneselskaberne skal på deres net tilbyde disse ydelser på samme tekniske og økonomiske vilkår som dem, de anvender over for ENS.

(83) Jernbaneselskaberne skal ikke have pligt til at tilbyde sådanne ydelser, hvis den nytilkomne virksomhed selv er i stand til at levere dem, eller hvis de ikke råder over den fornødne jernbanetrækkraft.

(84) Disse forpligtelser berører ikke de almindelige forpligtelser, jernbaneselskaberne skal opfylde i henhold til bestemmelserne i traktatens artikel 86 —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

I overensstemmelse med artikel 5 i forordning (EØF) nr. 1017/68 og artikel 53, stk. 3, i aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde erklæres bestemmelserne i EF-traktatens artikel 85, stk. 1, og EØS-aftalens artikel 53, stk. 1, uanvendelige på aftalerne angående European Night Services Limited (ENS). Fritagelsen gælder fra den 29. januar 1993 og indtil den 31. december 2002.

Artikel 2

Til fritagelsen efter artikel 1 knyttes den betingelse, at de jernbaneselskaber, der deltager i ENS-aftalen, efter behov tilbyder enhver international sammenslutning af jernbaneselskaber og enhver transportvirksomhed, som ønsker at drive passager-nattogstrafik gennem Kanaltunnelen, de samme fornødne jernbaneydelser, som de har forpligtet sig til at levere til ENS. Disse ydelser omfatter levering af lokomotiv med personale og plads på hvert nationale jernbanenet samt i Kanaltunnelen. Jernbaneselskaberne skal tilbyde disse ydelser på deres net på de samme tekniske og økonomiske vilkår som dem, de anvender over for ENS.

Artikel 3

Denne beslutning er rettet til følgende virksomheder:

— 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

— N.V. Nederlandse Spoorwegen
Hoofddirectie
Moreelsepark
Postbus 2025
NL-3500 HA Utrecht

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 21. september 1994.

På Kommissionens vegne

Karel VAN MIERT

Medlem af Kommissionen