II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 21 de septiembre de 1994

relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado CE y del artículo 53 del Acuerdo EEE

(IV/34.600 — Night Services)

(Los textos en lenguas alemana, francesa, inglesa y neerlandesa son los únicos auténticos)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

(94/663/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo,

Visto el Reglamento (CEE) nº 1017/68 del Consejo, de 19 de julio de 1968, por el que se aplican las normas de competencia a los sectores de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable [1], modificado por el Acta de adhesión de Grecia, y, en particular, su artículo 5,

Vista la solicitud de exención con arreglo al artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 1017/68, presentada el 29 de enero de 1993, para acuerdos relativos al transporte ferroviario de pasajeros a través del túnel bajo el Canal de la Mancha,

Vista la publicación del contenido fundamental del acuerdo en cuestión [2], con arreglo al apartado 2 del artículo 12 del Reglamento (CEE) nº 1017/68,

Vista la Decisión de la Comisión, de 23 de agosto de 1993, de plantear serias dudas a efectos del apartado 3 del artículo 12 del Reglamento (CEE) nº 1017/68,

Vista la publicación por la que se dio a los terceros interesados la oportunidad de comunicar sus observaciones sobre la intención de la Comisión de declarar exento el acuerdo [3],

Previa consulta al Comité consultivo en materia de acuerdos y posiciones dominantes en el ámbito del transporte,

Considerando lo que sigue :

I. HECHOS

A. Notificación

(1) El 29 de enero de 1993, la Comisión recibió de European Night Services Limited (ENS), British Rail (BR), Deutsche Bundesbahn (DB), NV Nederlandse Spoorwegen (NS), Société nationale des chemins de fer français (SNCF) y Société national des chemins de fer belges (SNCB) una solicitud de declaración de inaplicabilidad del artículo 2 del Reglamento (CEE) nº 1017/68 o, en su defecto, de exención con arreglo a lo previsto en el artículo 5 de dicho Reglamento, para acuerdos relativos al transporte ferroviario de pasajeros a través del túnel bajo el Canal de la Mancha.

[1] DO nº L 175 de 23. 7. 1968, p. 1.
[2] DO nº C 149 de 29. 5. 1993, p. 10.
[3] DO nº C 153 de 4. 6. 1994, p. 15.

B. Partes

(2) BR, EPS, NS, DB, SNCF Y SNCB son empresas ferroviarias a efectos del artículo 3 de la Directiva 91/440/CEE del Consejo (1).

(3) En el momento de la notificación, European Passenger Services (EPS) era filial de BR al 100 %. Desde el 10 de mayo de 1994 es una empresa ferroviaria controlada por la administración británica que ha sustituido a BR en la prestación de servicios de transporte internacional de pasajeros. Simultáneamente, se transfirió a EPS la participación de BR en ENS.

(4) German Rail UK Limited (GR UK) es filial al 100 % de DB.

(5) Transmanche Night Travel Limited (TNT) es propiedad al 100 %, y filial de France Rail, que es, a su vez, filial al 100 % de SNCF.

(6) ENS es una empresa en común creada por BR, actualmente EPS, DB, NS y SNCF.

C. Mercados

(7) Los mercados afectados son los del transporte, por una parte de hombres de negocios, y por otra de turistas, entre los siguientes destinos:

— Londres-Amsterdam,
— Londres-Francfort/Dortmund,
— Paris-Glasgow/Swansea,
— Bruselas-Glasgow/Plymouth.

D. Acuerdos

(8) El primer acuerdo se refiere a la creación de ENS, sociedad de responsabilidad limitada constituida en el Reino Unido cuyos accionistas son:

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

(9) La actividad de ENS consistirá en ofrecer y gestionar servicios de transporte ferroviario nocturno de pasajeros entre Gran Bretaña y Europa continental a través del túnel bajo el Canal de la Mancha.

Está previsto que a partir de 1995-1996 entre en servicio un tren cada noche, en cada una de las direcciones, cubriendo los siguientes trayectos:

— Londres-Amsterdam,
— Londres-Francfort/Dortmund,
— París-Glasgow/Swansea,
— Bruselas-Glasgow/Plymouth.

(10) Los servicios nocturnos deberán cubrir las necesidades de tres categorías de viajeros:

— aquellos que realizan viajes de negocios, que desean cama confortable y la necesaria intimidad, junto a un servicio de gran calidad y horarios de llegada y salida ajustados a su actividad;
— los turistas que buscan un nivel de comodidad igual o semejante al de los viajeros de negocios;
— los turistas más preocupados por el precio, que pueden conformarse con asientos reclinables especialmente diseñados para los recorridos nocturnos y que ofrezcan la comodidad necesaria.

(11) El segundo tipo de acuerdos son de explotación, firmados el 30 de junio de 1992 por ENS con las empresas ferroviarias firmantes del acuerdo ENS y con SNCB.

(12) En virtud de los acuerdos de explotación, ENS se encargará de emitir, en su nombre, billetes de tren para cada trayecto, mientras que cada una de las empresas ferroviarias interesadas se compromete a prestar los siguientes servicios:

— servicios de transporte en su red ferroviaria: suministro de la locomotora, personal y turnos horarios;
— servicios de limpieza a bordo: limpieza del material móvil utilizado, mantenimiento de los coches cama, operaciones en la terminal y personal de a bordo;
— asistencia diaria: mantenimiento cotidiano, controles de seguridad, reparaciones urgentes del material móvil que entre en la terminal;
— servicios a los pasajeros en aquellos trayectos nocturnos que incluyan paradas en una estación comprendida en la red de la empresa, seguridad de los pasajeros en las terminales o en los trenes, utilización de los sistemas de reservas y distribución de sistemas de reservas en los puntos de venta;
— servicios de comercialización en colaboración con ENS, salvo la distribución de billetes.

(13) Amén de los servicios antes citados, EPS y SNCF se comprometen a prestar servicios de transporte a través del túnel, facilitando para ello las oportunas locomotoras, el personal y los turnos horarios.

(14) La prestación del servicio exigirá material móvil especializado, que sea compatible con distintos tipos de vías y cumpla las normas de seguridad impuestas para atravesar el túnel.

(1) DO nº L 237 de 24. 8. 1991, p. 25.

(15) Para la adquisición de este material móvil, las empresas ferroviarias participantes (BR, DB, NS, SNCF) han firmado, a través de ENS, un acuerdo de venta y arrendamiento con arreglo al cual los arrendadores convienen en alquilar el material móvil a ENS durante un período inicial de veinte años.

II. VALORACIÓN JURÍDICA

A. Disposiciones jurídicas aplicables

(16) Las empresas firmantes del acuerdo han solicitado una exención con arreglo, únicamente, al artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 1017/68. No obstante, dado que el acuerdo de que se trata podría producir efectos en el territorio del Espacio Económico Europeo, conviene también estudiar su licitud en relación con el artículo 53 del Acuerdo EEE. Por ello, el análisis siguiente en el marco de los artículos 85 y 86 del Tratado es válido también para las disposiciones equivalentes del Acuerdo EEE.

B. Mercado

a) *Mercado de servicios*

(17) Según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, el concepto de mercado implica que pueda existir una competencia efectiva entre los productos o servicios que forman parte del mismo, lo que supone un grado suficiente de intercambiabilidad para el mismo uso entre todos los servicios que forman parte de un mismo mercado [1].

(18) Por consiguiente, en el caso del transporte de pasajeros, no bastaría con la posibilidad de efectuar una sustitución técnica entre distintos sistemas de transporte para demostrar que pertenecen a un mismo mercado.

(19) Es necesario considerar hasta qué punto estos distintos sistemas de transporte ofrecen a los usuarios un grado suficiente de intercambiabilidad.

(20) En este caso, los servicios ofrecidos por ENS se dirigen fundamentalmente a dos tipos de clientes distintos : por una parte, las personas que viajan por motivos profesionales y, por otra, aquellas que efectúan un viaje de placer.

(21) El primer tipo de clientes busca un sistema de transporte rápido, que ofrezca un alto nivel de comodidad con una frecuencia y unos horarios adecuados a sus exigencias profesionales. El precio no constituye un elemento determinante a la hora de elegir un sistema u otro.

(22) Las personas que efectúan un viaje de placer y deben pagar su coste conceden, en cambio, una mayor importancia al precio del transporte. La rapidez, comodidad y frecuencia no son en este caso elementos determinantes.

(23) Esta distinta actitud queda especialmente subrayada en el estudio del Instituto del Transporte Aéreo sobre el carácter complementario del transporte por tren y por avión en Europa [2].

(24) En este estudio, dicho Instituto destacaba también que el tren de alta velocidad y el avión se hacen fundamentalmente competencia en los transportes correspondientes a trayectos entre 350 y 1 000 kilómetros.

(25) Por consiguiente, conviene destacar en el presente caso que existen dos mercados de servicios.

(26) Por una parte, un mercado de transporte de pasajeros por motivos profesionales para los que el transporte aéreo en vuelo regular y el transporte ferroviario de alta velocidad constituyen sistemas de transporte alternativos.

Los trenes nocturnos explotados por ENS son también un servicio alternativo, dado su nivel de comodidad y los horarios especialmente adecuados para los viajes de negocios.

(27) Por otra parte, existe el mercado del transporte de personas que efectúan viajes de placer, para quienes los servicios alternativos pueden ser el avión en clase económica, el tren, el autobús y, en algunos casos, el coche particular.

b) *Mercado geográfico*

(28) A este respecto, conviene recordar que el Tribunal de Justicia, en su sentencia Ahmed Saeed Flugreisen [3] excluyó la existencia de un mercado global del transporte de pasajeros.

El Tribunal señaló que « el criterio que procede tener en cuenta es el de determinar si el vuelo regular por cierta ruta puede ser individualizado, en relación con las posibilidades alternativas de transporte, por sus características particulares, con el resultado de que sea poco intercambiable con dichas alternativas y sólo experimente su competencia en un grado limitado ».

(29) Por lo tanto, la Comisión considera que el mercado geográfico en el presente caso no abarca todo el Reino Unido, Francia, Alemania y los países del Benelux, sino que debe limitarse a las rutas cubiertas de hecho por ENS, es decir :

— Londres-Amsterdam,

— Londres-Francfort/Dortmund,

— París-Glasgow/Swansea,

— Bruselas-Glasgow/Plymouth.

[1] Sentencia de 13 de febrero de 1979, Hoffmann-La Roche/Comisión, Asunto 85/76, Rec. 1979, p. 461, punto 28.

[2] ITA/París, diciembre 1991.

[3] Sentencia de 11 de abril de 1989, Asunto 66/86, Rec. 1989, p. 803, punto 40.

C. Concepto de acuerdo

(30) ENS es una sociedad constituida con arreglo al Derecho británico y cuyo capital, de 100 000 libras esterlinas, se reparte entre :

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

Aunque EPS posee la mayoría del capital, cada empresa ferroviaria está representada por un miembro en el consejo de administración de ENS y la mayor parte de las decisiones importantes deben ser tomadas de común acuerdo entre todos los miembros.

(31) Por lo tanto, ENS es una empresa controlada conjuntamente por otras cuatro, que a su vez son o bien filiales de empresas ferroviarias, o bien empresas ferroviarias. Por consiguiente, ENS es una empresa en común a efectos de la comunicación de la Comisión relativa a las empresas en común [1].

(32) Está previsto que ENS ejerza sus actividades con carácter duradero y desempeñe todas las funciones que corresponden a una unidad económica autónoma.

(33) Conviene también señalar que las empresas fundadoras de ENS no se retiran permanentemente del mercado afectado. Dichas empresas disponen de medios técnicos y financieros para poder crear fácilmente una agrupación internacional, a efectos del artículo 3 de la Directiva 91/440/CEE, y prestar servicios de transporte nocturno de pasajeros.

(34) Por otra parte, EPS, SNCF, DB y NS continúan actuando prioritariamente en un mercado anterior al de ENS, esto es, el de los servicios ferroviarios indispensables que las empresas ferroviarias venden a los operadores de transporte, y en particular a ENS.

(35) Por consiguiente, la Comisión considera que la empresa en común ENS tiene como objeto y produce el efecto de coordinar la conducta competitiva de empresas que continúan siendo independientes.

(36) Por lo tanto, ENS constituye una empresa en común de carácter cooperativo que entra en el ámbito de aplicación del artículo 85 del Tratado.

(37) Los acuerdos de explotación, celebrados entre ENS y cada una de las empresas ferroviarias siguientes : EPS, NS, DB, SNCF y SNCB, constituyen acuerdos a efectos del artículo 85 del Tratado.

[1] DO nº C 43 de 16. 2. 1993, p. 2.

D. Restricciones de la competencia

a-1) *Restricciones de la competencia entre los fundadores y efectos frente a terceros*

(38) Con objeto de valorar las restricciones de la competencia actuales y posibles, conviene recordar el marco jurídico en el que prestan sus servicios las empresas ferroviarias.

(39) En virtud del artículo 10 de la Directiva 91/440/CEE en el ámbito del transporte de pasajeros, las agrupaciones internacionales de empresas ferroviarias cuentan con derecho de acceso a las infraestructuras ferroviarias de los Estados miembros en los que están establecidas, así como derecho de tránsito en las infraestructuras de los demás Estados miembros, con objeto de efectuar transportes internacionales.

(40) Estas posibilidades se ofrecen a las empresas ferroviarias existentes, así como a las posibles nuevas empresas ferroviarias, incluidas las filiales de las empresas existentes.

(41) Las disposiciones de dicha Directiva confieren a los Estados miembros la posibilidad de adoptar una normativa nacional más liberal en lo que al acceso a la infraestructura se refiere.

(42) Por consiguiente, DB o NS tienen la posibilidad de constituir una agrupación internacional con una empresa ferroviaria establecida en el Reino Unido y de explotar unos servicios internacionales de transporte comprando a Eurotúnel, como gestionario de infraestructura, los turnos horarios necesarios para efectuar la travesía por el túnel bajo el Canal de la Mancha.

(43) Asimismo, una empresa ferroviaria que sea parte del acuerdo tiene la posibilidad de crear una filial especializada como operador de transporte, con objeto de explotar los servicios de transporte internacional comprando a las empresas ferroviarias interesadas los servicios ferroviarios indispensables.

(44) Por último, una empresa ferroviaria puede actuar ella misma como operador de transporte y explotar los servicios internacionales comprando a las empresas interesadas los servicios ferroviarios indispensables.

(45) Ahora bien, al confiar a ENS la explotación y comercialización de estos servicios, EPS, SNCF, DB y NS anulan o restringen considerablemente estas posibilidades de competencia.

(46) Las sociedades matrices de ENS conservan una posición dominante para la prestación del servicio ferroviario en su Estado de origen, principalmente por lo que se refiere a las locomotoras específicas para el túnel, y ENS dispondrá de acceso directo a estos servicios con arreglo a los acuerdos de explotación firmados con EPS, SNCF, DB, NS y SNCB. La existencia de relaciones privilegiadas entre las sociedades matrices y ENS supone pues el riesgo de

que los otros operadores queden en una situación desfavorable desde un punto de vista competitivo para la adquisición de servicios indispensables.

(47) Conviene tener en cuenta el convenio de utilización firmado entre Eurotúnel y BR/SNCF. Aun cuando aplicando el Derecho comunitario BR y SNCF no deberían poder disponer de la totalidad de los tramos horarios disponibles para los trenes internacionales, contarán, sin embargo, con una parte considerable de ellos para explotar trenes internacionales y cumplir sus compromisos con Eurotúnel.

(48) Por lo tanto, habida cuenta del poder económico de las empresas fundadoras, la creación de ENS puede obstaculizar el acceso al mercado de aquellos operadores que pueden competir con ENS.

a-2) *Incremento de las restricciones derivadas de la existencia de redes de empresas en común*

(49) Por lo general, las redes de empresas en común pueden restringir especialmente la competencia, ya que refuerzan los efectos de las empresas en común individuales sobre la política comercial de sus fundadores, así como sobre la situación de otras empresas en el mercado.

(50) Por lo tanto, la creación de cualquier nueva empresa en común incrementa cada vez los vínculos entre los fundadores, de tal forma que la competencia que aún subsiste entre ellos se ve aún más restringida. Así occurre cuando los fundadores crean varias empresas en común para efectuar servicios complementarios o no complementarios.

(51) La Comisión considera que así sucede en el presente asunto. BR/EPS, SNCF, DB y NS participan en distinta medida en una red de empresas comunes para la explotación de servicios de transporte de mercancías y viajeros, especialmente a través del túnel. BR y SNCF participan así en la creación de Allied Continental Intermodal para el transporte combinado de mercancías y BR participa con SNCB en la creación de Autocar Europe para el transporte ferroviario de vehículos automóviles.

(52) La creación de ENS se inscribe en esta red de empresas en común y limita aún más la competencia entre las partes.

(53) Por consiguiente, de los elementos antes mencionados en los considerandos 38 a 52 se desprende que los acuerdos relativos a ENS tienen como objeto y producen el efecto de restringir la competencia infringiendo las disposiciones del apartado 1 del artículo 85 del Tratado.

E. Efectos en el comercio entre Estados miembros

(54) ENS tiene como objeto explotar servicios de transporte entre determinadas localidades del Reino Unido y otras de Europa continental. Este acuerdo afecta, por lo tanto, al comercio entre los Estados miembros.

F. Artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 1017/68

(55) De la redacción de este artículo se desprende que se aplica a los acuerdos que tengan solamente por objeto y por efecto:

— la aplicación de mejoras técnicas

o

— la cooperación técnica,

siempre que, para alcanzar dichos objetivos, las empresas cuenten con los medios enumerados en las letras a) a g) de dicho artículo 3.

(56) De la notificación presentada por las empresas afectadas se desprende que el principal objeto de la empresa en común es la comercialización de servicios de transporte de pasajeros entre el Reino Unido y Europa continental.

(57) Por otra parte, desde el punto de vista comercial, la empresa en común pretende, concretamente:

— explotar las oportunidades comerciales creadas por la apertura del túnel bajo el Canal de la Mancha para el transporte de pasajeros;

— permitir a EPS y SNCF operar los trenes internacionales a través del túnel con arreglo a sus obligaciones en virtud del convenio de utilización que han firmado con Eurotúnel;

— repartir los riesgos financieros derivados de la explotación de trenes regulares a partir de la apertura del túnel.

(58) Por lo tanto, la Comisión considera que el acuerdo ENS no tiene solamente por objeto y por efecto la aplicación de mejoras técnicas o la cooperación técnica y que no se reúnen las condiciones previstas en el artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 1017/68.

G. Artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 1017/68

a) *Contribución al progreso económico*

(59) En el contexto de la apertura del túnel bajo el Canal de la Mancha, la creación de ENS favorece la implantación de nuevos servicios de transporte de alto nivel cualitativo.

Para las personas que viajan por motivos profesionales, ENS ofrece un servicio alternativo al transporte aéreo que no existía anteriormente.

Los servicios ofrecidos por ENS pueden así, en determinadas circunstancias, incrementar la competencia entre los medios de transporte.

(60) Además, el acuerdo que nos ocupa, al garantizar el auge del tráfico entre el Reino Unido y Europa continental, contribuye al éxito del túnel bajo el Canal de la Mancha.

Por lo tanto, de forma general, la creación de ENS sirve para fomentar el progreso económico.

b) *Ventajas para los usuarios*

(61) Los usuarios obtienen un beneficio directo de la constitución de ENS, ya que ésta ofrecerá nuevos servicios de transporte de calidad. Además, los usuarios se beneficiarán de la competencia entre estos servicios nuevos y los servicios de transporte aéreo.

c) *Carácter indispensable de las restricciones*

(62) Las condiciones jurídicas de funcionamiento del mercado permiten a las empresas ferroviarias prestar eventualmente los servicios que nos ocupan con distintas modalidades.

(63) No obstante, conviene tener en cuenta las peculiaridades del presente caso, especialmente el hecho de que se trata de servicios completamente nuevos, cuya eficacia depende de la inmediata implantación de trenes que cubran de forma regular varios trayectos, y que implica, por consiguiente, unos importantes riesgos económicos que difícilmente pueden ser soportados por una única empresa.

(64) Por otra parte, el hecho de compartir los conocimientos tecnológicos de cada empresa ferroviaria en su territorio constituye un factor importante para garantizar el éxito del proyecto.

(65) Por consiguiente, la Comisión considera que las restricciones de la competencia resultantes de la constitución de ENS son necesarias, al menos durante un período transitorio y habida cuenta de la situación específica de este mercado.

(66) No obstante, conviene que la Comisión imponga una condición para asegurar que las restricciones de la competencia sigan sin ser superiores a lo imprescindible y garantizar la presencia en el mercado de operadores de transporte ferroviario que compitan con ENS.

d) *Preservación de la competencia*

(67) Por lo que se refiere al mercado de transporte de pasajeros por motivos profesionales, las empresas de transporte aéreo ofrecen servicios alternativos.

(68) Los pasajeros que efectúan viajes de placer, pueden, por su parte, recurrir al transporte aéreo, al transporte por autobús o al transporte marítimo.

(69) Existen otros operadores similares a ENS que deben estar en condiciones de prestar unos servicios competitivos adquiriendo a las empresas ferroviarias los servicios ferroviarios indispensables.

(70) Dado lo anterior, la creación de ENS no elimina toda la competencia en el mercado que nos ocupa.

H. Modalidades de exención

(71) En virtud de lo dispuesto en el artículo 13 del Reglamento (CEE) nº 1017/68, la decisión de exención debe indicar el período para el que se aplica y puede incluir condiciones y obligaciones.

(72) Con vistas a la concesión de una decisión de exención, la Comisión está obligada a analizar el acuerdo en el contexto económico en el que éste debe aplicarse.

(73) Por lo tanto, la duración de esta exención depende principalmente del período durante el cual se puede considerar razonablemente que las condiciones de funcionamiento del mercado no se verán modificadas de forma considerable.

(74) En el presente caso, esta valoración es difícil dado especialmente que se trata de un nuevo servicio y que las condiciones de funcionamiento del sector del transporte ferroviario se han visto considerablemente modificadas tras la adopción de la Directiva 91/440/CEE.

(75) Además, es importante tener también en cuenta que las empresas en cuestión han efectuado importantes inversiones cuya rentabilidad sólo se hará efectiva transcurridos varios años, sin que el importe de las inversiones constituya, no obstante, un elemento determinante para fijar el período de la exención. En efecto, la adquisición de material es disociable de las modalidades de explotación del mismo.

(76) A este respecto, cabe señalar que, en el ámbito del transporte combinado de mercancías, que también necesita de material específico y oneroso, las empresas ferroviarias comunicaron a la Comisión que es necesario un período de cinco años para lograr la viabilidad de nuevos servicios.

(77) En el presente caso, se puede considerar que el riesgo comercial es aún mas importante, dado que se trata de un servicio que es, desde el punto de vista cualitativo, completamente nuevo.

(78) Por consiguiente, la Comisión considera que la duración de la exención puede establecerse en ocho años, es decir, hasta el 31 de diciembre de 2002. No obstante, la presente Decisión surtirá efectos a partir de la fecha de notificación de los acuerdos, a saber, el 29 de enero de 1993.

(79) La concesión de la exención debe, sin embargo, someterse a ciertas condiciones destinadas a evitar que las restricciones de la competencia excedan a lo indispensable.

(80) Para ello, los nuevos participantes en el mercado, agrupaciones de empresas ferroviarias u operadores de transporte que no puedan prestar por sí mismos los servicios ferroviarios indispensables o una parte de los mismos, deben poder adquirir a las empresas ferroviarias firmantes del acuerdo ENS los mismos servicios ferroviarios indispensables que éstas se han comprometido a vender a su filial.

(81) Estos servicios incluyen el suministro de la locomotora, su personal y el turno horario en cada red nacional, así como en el túnel bajo el Canal de la Mancha. No obstante, las empresas ferroviarias firmantes del acuerdo no deben estar obligadas a facilitar un turno horario si el solicitante actúa como agrupación de empresas ferroviarias a efectos del artículo 10 de la Directiva 91/440/CEE, y puede, por consiguiente, solicitar él mismo este turno a los gestionarios de infraestructuras afectados.

(82) Las empresas ferroviarias deberán suministrar en sus redes estos servicios en la mismas condiciones técnicas y económicas que las concedidas por las empresas ferroviarias a ENS.

(83) Las empresas ferroviarias no estarán obligadas a prestar estos servicios si el nuevo participante puede hacerlo o si no disponen de medios de tracción.

(84) Estas obligaciones deben entenderse con independencia de las obligaciones generales impuestas a las empresas ferroviarias con arreglo a lo dispuesto en el artículo 86 del Tratado,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

De conformidad con el artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 1017/68 y con el apartado 3 del artículo 53 del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, las disposiciones del apartado 1 del artículo 85 del Tratado CE y del apartado 1 del artículo 53 del Acuerdo EEE se declaran inaplicables a los acuerdos relativos a European Night Services Limited, en adelante ENS. Esta exención surtirá efecto el 29 de enero de 1993 y expirará el 31 de diciembre de 2002.

Artículo 2

La exención contemplada en el artículo 1 estará sujeta a la condición de que las empresas ferroviarias firmantes del acuerdo ENS presten, en la medida de lo necesario, a cualquier agrupación internacional de empresas ferroviarias o cualquier operador de transporte que desee explotar trenes nocturnos de pasajeros a través del túnel bajo el Canal de la Mancha, los servicios ferroviarios indispensables que se hayan comprometido a prestar a ENS. Estos servicios incluirán el suministro de la locomotora, del personal y del turno horario en cada red nacional, así como en el túnel bajo el Canal de la Mancha. Las empresas ferroviarias prestarán estos servicios en sus redes en las mismas condiciones técnicas y económicas que las concedidas a ENS.

Artículo 3

Los destinatarios de la presente Decisión serán:

— British Railways Board
Euston House
24 Eversholt Street
GB-London NWA 1DZ;

— SNCF
88, rue St Lazare
F-75009 París;

— 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.

Hecho en Bruselas, el 21 de septiembre de 1994.

Por la Comisión

Karel VAN MIERT

Miembro de la Comisión