II

(Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade)

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 21 de Setembro de 1994

relativa a um processo de aplicação do artigo 85º do Tratado CE e do artigo 53º do Acordo EEE

(IV/34.600 — « Night services »)

(Apenas fazem fé os textos nas línguas alemã, francesa, inglesa e neerlandesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(94/663/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) nº 1017/68 do Conselho, de 19 de Julho de 1968, relativo à aplicação das regras de concorrência no sector dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável [1], com a redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão da Grécia, e, nomeadamente, o seu artigo 5º,

Tendo em conta o pedido de isenção nos termos do artigo 5º do Regulamento (CEE) nº 1017/68, apresentado em 29 de Janeiro de 1993 e respeitante a certos acordos relativos ao transporte ferroviário de passageiros no túnel do canal da Mancha,

Tendo em conta a publicação do resumo do acordo em causa [2], em conformidade com o nº 2 do artigo 12º do Regulamento (CEE) nº 1017/68,

Tendo em conta a decisão da Comissão de 23 de Agosto de 1993 no sentido de declarar a existência de sérias dúvidas para efeitos do nº 3 do artigo 12º do Regulamento (CEE) nº 1017/68,

Tendo em conta a publicação que dá a terceiros interessados a possibilidade de apresentarem as suas observações sobre o projecto da Comissão de isenção do acordo [3],

Após consulta do Comité consultivo em matéria de acordos, decisões e práticas concertadas e de posições dominantes no domínio dos transportes,

Considerando o seguinte :

I. OS FACTOS

A. A notificação

(1) Em 29 de Janeiro de 1993, a Comissão recebeu um pedido da European Night Services Limited (ENS), da British Rail (BR), da Deutsche Bundesbahn (DB), da NV Nederlandse Spoorwegen (NS), da Société nationale des chemins de fer français (SNCF) e da Société nationale des chemins de fer belges (SNCB), com vista à obtenção de uma declaração de inaplicabilidade do artigo 2º do Regulamento (CEE) nº 1017/68 ou, em alternativa, de uma isenção nos termos do artigo 5º do regulamento referido, relativamente a certos acordos no âmbito do transporte ferroviário de passageiros no túnel do canal da Mancha.

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

B. As partes

(2) A BR, a EPS, a NS, a DB, a SNCF e a SNCB são empresas de transporte ferroviário nos termos do artigo 3º da Directiva 91/440/CEE do Conselho (1).

(3) A European Passenger Services (EPS) era, aquando da notificação, uma filial controlada a 100 % pela BR. A partir de 10 de Maio de 1994 passou a ser uma empresa ferroviária controlada pelas autoridades nacionais britânicas. Esta empresa veio substituir a BR no que respeita à prestação dos serviços de transporte internacional de passageiros. Simultaneamente, a participação que a BR tinha na ENS foi transferida para a EPS.

(4) A German Rail UK Limited (GR UK) é uma filial a 100 % da DB.

(5) A Transmanche Night Travel Limited (TNT) é uma filial a 100 % da France Rail, por sua vez filial a 100 % da SNCF.

(6) A ENS é uma empresa comum criada entre a BR, actualmente EPS, a DB, a NS e a SNCF.

C. Os mercados

(7) Os mercados em causa são os do transporte, por um lado, de homens de negócios e, por outro, de turistas, nos trajectos seguintes:

— Londres-Amesterdão,

— Londres-Francoforte/Dortmund,

— Paris-Glásgua/Swansea,

— Bruxelas-Glásgua/Plymouth.

D. Os acordos em causa

(8) O primeiro acordo diz respeito à formação da ENS, *private company limited by shares*, constituída no Reino Unido, tendo como accionistas as seguintes empresas:

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

(9) As actividades da ENS consistem em prestar e comercializar serviços nocturnos de transporte ferroviário de passageiros entre a Grã-Bretanha e o Continente através do túnel do canal da Mancha.

Prevê-se a entrada em serviço, a partir de 1995/1996, de um comboio por noite em ambas as direcções em cada um dos trajectos seguintes:

— Londres-Amesterdão,

— Londres-Francoforte/Dortmund,

— Paris-Glásgua/Swansea,

— Bruxelas-Glásgua/Plymouth.

(10) Os serviços nocturnos devem responder às necessidades de três categorias de passageiros:

— os homens de negócios, que esperam ter uma cama confortável e a máxima privacidade, níveis elevados de qualidade e de serviço, bem como horários de partida e de chegada adaptados à sua actividade,

— os turistas, que esperam um conforto igual ou semelhante ao que é oferecido aos homens de negócios,

— os turistas mais sensíveis aos preços e que se contentam com assentos reclináveis confortáveis concebidos para viagens nocturnas.

(11) A segunda categoria de acordos diz respeito aos acordos de exploração, assinados em 30 de Junho de 1992, pela ENS com as empresas ferroviárias parte no acordo ENS, bem como com a SNCB.

(12) Nos termos dos acordos de exploração, a ENS será responsável pela emissão, em seu próprio nome, dos bilhetes de comboio para cada trajecto, acordando cada uma das empresas ferroviárias em causa em prestar-lhe os seguintes serviços:

— tacção ferroviária na sua rede: fornecimento da locomotiva, tripulação e itinerário,

— serviços de limpeza a bordo: limpeza do material rolante utilizado, manutenção dos vagões-camas, operações no terminal e tripulação de bordo,

— serviços diários: manutenção diária, controlos de segurança, reparações urgentes do material rolante à chegada à estação do terminal,

— serviços de passageiros para os serviços nocturnos que incluam, nomeadamente, paragens comerciais numa estação situada na rede da sociedade de caminhos-de-ferro, segurança dos passageiros nos terminais ou nos comboios, utilização de sistemas de reserva, distribuição de sistemas de reserva nos estabelecimentos de venda,

— serviços de comercialização em cooperação com a ENS, mas excluindo a distribuição de bilhetes.

(13) Além dos serviços acima referidos, a EPS e a SNCF acordam em assegurar a tracção ferroviária no trajecto do túnel do canal da Mancha, fornecendo nomeadamente as locomotivas apropriadas, as tripulações e os itinerários.

(14) O serviço exigirá um material rolante especializado adequado para ser utilizado nas diferentes redes ferroviárias e em conformidade com os requisitos de segurança exigidos para a passagem do túnel.

(1) JO nº L 237 de 24. 8. 1991, p 25.

(15) Para a aquisição deste material rolante, as empresas ferroviárias participantes (BR, DB, NS, SNCF) celebraram, através da ENS, um acordo de venda e de locação financeira, segundo o qual os locadores acordam em alugar o material rolante à ENS por um período inicial de vinte anos.

II. APRECIAÇÃO JURÍDICA

A. As disposições jurídicas aplicáveis

(16) As empresas que participam no acordo solicitaram uma isenção unicamente ao abrigo do artigo 5º do Regulamento (CEE) nº 1017/68. No entanto, uma vez que o acordo é susceptível de ter efeitos no território do Espaço Económico Europeu, é conveniente proceder à sua apreciação igualmente à luz do artigo 53º do Acordo EEE. Por conseguinte, a análise seguinte à luz dos artigos 85º e 86º do Tratado é igualmente válida para as disposições equivalentes do Acordo EEE.

B. O mercado em causa

a) *O mercado dos serviços*

(17) Em conformidade com a jurisprudência do Tribunal de Justiça, « a noção de mercado implica que possa existir uma concorrência efectiva entre os produtos ou os serviços que dele fazem parte, o que supõe um grau de substituibilidade suficiente para o mesmo uso de todos os serviços que fazem parte de um mesmo mercado » [1].

(18) Por conseguinte, no caso do transporte de passageiros, a mera possibilidade de substituição técnica entre diferentes modos de transporte não é suficiente para demonstrar que estes pertencem a um mesmo mercado.

(19) É conveniente apreciar em que medida estes diferentes modos de transporte apresentam um grau de substituibilidade suficiente para os utilizadores.

(20) Neste caso, os serviços oferecidos pela ENS visam essencialmente duas categorias diferentes de clientes : por um lado, as pessoas que viajam por razões profissionais e, por outro, pessoas que viajam por lazer.

(21) A primeira categoria de clientes pretende um modo de transporte rápido, com um nível elevado de conforto, frequência e horários adaptados às suas exigências profissionais. O preço de transporte não constitui um elemento determinante na escolha do modo de transporte.

(22) Pelo contrário, as pessoas que efectuam viagens de lazer, cujo preço é à sua custa, atribuem maior importância ao preço do transporte. A rapidez, o conforto e a frequência não são elementos determinantes.

(23) Esta diferença de comportamento é, nomeadamente, sublinhada pelo Instituto do Transporte Aéreo no seu estudo relativo às complementaridades comboio/avião na Europa [2].

(24) No mesmo estudo, o Instituto do Transporte Aéreo salientou, igualmente, que o comboio de alta velocidade e o avião são essencialmente concorrentes a nível dos transportes efectuados em distâncias entre 350 e 1 000 quilómetros.

(25) Portanto, neste caso, é conveniente verificar a existência de dois mercados dos serviços.

(26) Por um lado, um mercado do transporte das pessoas em viagem de negócios, para quem o transporte aéreo em voo regular e o transporte ferroviário de alta velocidade constituem modos de transporte substituíveis.

Os serviços de comboios nocturnos comercializados pela ENS constituem igualmente um serviço substituível pelo seu nível de conforto e horários particularmente adaptados às viagens de negócios.

(27) Por outro lado, um mercado do transporte das pessoas que viajam por lazer, para quem os serviços substituíveis podem incluir o avião em classe económica, o comboio, o autocarro e, eventualmente, o automóvel.

b) *O mercado geográfico*

(28) A este propósito, recorde-se que o Tribunal de Justiça, no seu acórdão Ahmed Saeed Flugreisen [3], excluiu a existência de um mercado global dos transportes de passageiros.

O Tribunal especificou que o « critério a considerar é o de saber se o voo regular numa certa linha pode ser considerado isoladamente face às possibilidades alternativas de transporte, dadas as suas características especiais que o torna raramente substituível por elas e não sujeito a uma sensível concorrência da sua parte ».

(29) Nestes termos, a Comissão entende que o mercado geográfico em causa não abrange o conjunto do Reino Unido, da França, da Alemanha e dos países do Benelux, mas deve ser limitado às linhas efectivamente servidas pela ENS, ou seja :

— Londres-Amesterdão,

— Londres-Francoforte/Dortmund,

— Paris-Glásgua/Swansea,

— Bruxelas-Glásgua/Plymouth.

[1] Ponto 28 do acórdão de 13 de Fevereiro de 1979, Hoffmann-La Roche/Comissão, processo 85/76, *Colectânea* 1979, p. 461.

[2] ITA/Paris, Dezembro de 1991.

[3] Ponto 40 do acórdão de 11 de Abril de 1989, processo 66/86, *Colectânea* 1989, p. 803.

C. A noção de acordo

(30) A ENS é uma sociedade de direito britânico com um capital de 100 000 libras esterlinas repartido da seguinte forma :

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

Embora a EPS possua a maioria do capital, cada uma das empresas ferroviárias está representada por um membro do conselho de administração da ENS, sendo exigido o acordo de todos os membros para a maior parte das decisões importantes.

(31) A ENS é, portanto, uma empresa controlada conjuntamente por quatro empresas, que são empresas ferroviárias ou filiais de empresas ferroviárias. A ENS constitui, por conseguinte, uma empresa comum nos termos da comunicação da Comissão relativa às empresas comuns (1).

(32) Está previsto que a ENS desenvolva as suas actividades de forma duradoura, assumindo todas as funções de uma unidade económica autónoma.

(33) Assinala-se igualmente que as empresas fundadoras da ENS não se retiram definitivamente do mercado em causa. Dispõem de meios técnicos e financeiros para criarem facilmente um agrupamento internacional nos termos do artigo 3º da Directiva 91/440/CEE e fornecer serviços de transporte nocturno de passageiros.

(34) Além disso, a EPS, a SNCF, a DB e a NS continuam especialmente activas num mercado a montante do mercado da ENS, o dos serviços ferroviários indispensáveis que as empresas ferroviárias vendem aos operadores de transporte, nomeadamente à ENS.

(35) Por conseguinte, a Comissão entende que a empresa comum ENS tem por objecto e efeito uma coordenação do comportamento concorrencial de empresas que permanecem independentes.

(36) A ENS constitui, portanto, uma empresa comum com carácter de cooperação que é abrangida pelo âmbito de aplicação do artigo 85º do Tratado CE.

(37) Os acordos de exploração celebrados entre, por um lado, a ENS e, por outro, cada uma das empresas ferroviárias seguintes : a EPS, a NS, a DB, a SNCF e a SNCB, constituem acordos para efeitos do artigo 85º do Tratado.

D. As restrições da concorrência

a-1) *Restrições da concorrência entre fundadores e consequências para os terceiros*

(38) A fim de apreciar as restrições de concorrência actuais e potenciais, é conveniente recordar o quadro jurídico no âmbito do qual as empresas ferroviárias prestam os seus serviços.

(39) No domínio do transporte de passageiros, por força do artigo 10º da Directiva 91/440/CEE, os agrupamentos internacionais de empresas ferroviárias beneficiam de direitos de acesso às infra-estruturas ferroviárias dos Estados-membros em que se encontram estabelecidas, bem como direitos de trânsito nas infra-estruturas dos outros Estados-membros para procederem a transportes internacionais.

(40) Essas possibilidades estão abertas às empresas ferroviárias existentes, bem como a eventuais novas empresas ferroviárias, incluindo filiais das empresas existentes.

(41) As disposições desta directiva conferem aos Estados-membros a possibilidade de adoptarem legislações nacionais mais liberais em matéria de acesso às infra-estruturas.

(42) Por conseguinte, a DB ou a NS têm a possibilidade de constituir um agrupamento internacinal com uma empresa ferroviária estabelecida no Reino Unido e explorar serviços de transportes internacionais, adquirindo à Eurotunnel, na qualidade de gestora da infra-estrutura, os itinerários necessários para passar o túnel do canal da Mancha.

(43) Igualmente, uma empresa ferroviária parte no acordo tem a possibilidade de criar uma filial especializada na qualidade de operador de transporte, a fim de explorar serviços de transporte internacionais através da aquisição às respectivas empresas ferroviárias dos serviços ferroviários indispensáveis.

(44) Finalmente, uma empresa ferroviária pode colocar-se ela própria em situação de operador de transporte e explorar serviços internacionais através da aquisição às empresas em causa dos serviços ferroviários indispensáveis.

(45) Assim, ao concederem a exploração e a comercialização destes serviços à ENS, a EPS, a SNCF, a DB e a NS anulam ou restringem consideravelmente estas possibilidades de concorrência.

(46) Além disso, as sociedades-mãe da ENS mantêm uma posição dominante na prestação dos serviços ferroviários no respectivo Estado de origem, nomeadamente no que diz respeito às locomotivas especializadas para o túnel do canal da Mancha, e a ENS disporá de um acesso directo a estes serviços em conformidade com os acordos de exploração assinados com a EPS, a SNCF, a DB, a NS e a SNCB. A existência de relações privilegiadas entre as sociedades-mãe e a ENS pode, desta forma, colocar os outros operadores numa situação concorrencial desfavorável no que respeita à aquisição dos serviços ferroviários indispensáveis.

(47) Do mesmo modo, é conveniente tomar em consideração a convenção de utilização celebrada entre a Eurotunnel e a BR/SNCF. Ainda que a BR e a SNCF não devessem poder beneficiar da totalidade dos itinerários disponíveis para os comboios internacionais nos termos do direito comunitário, essas

(1) JO nº C 43 de 16. 2. 1993, p. 2.

empresas disporão porém de uma parte significativa destes itinerários para explorar serviços de comboios internacionais e satisfazer os seus compromissos com a Eurotunnel.

(48) Assim, tendo em conta a capacidade económica das empresas fundadoras, a criação da ENS poderá dificultar o acesso ao mercado de operadores de transporte susceptíveis de entrar em concorrência com a ENS.

a-2) *Reforço das restrições decorrentes da existência de redes de empresas comuns*

(49) De um modo geral, as redes de empresas comuns podem restringir de modo especial a concorrência, uma vez que reforçam os efeitos de empresas comuns individuais sobre a política comercial dos fundadores e a posição de terceiros no mercado.

(50) Portanto, sempre que é criada uma nova empresa comum há um reforço dos laços entre os seus fundadores que enfraquece ainda mais a concorrência ainda existente entre estes. É o que acontece quando os fundadores criam várias empresas comuns para a prestação de serviços complementares ou não complementares.

(51) A Comissão considera ser este o caso no presente processo. A BR/EPS, a SNCF, a DB e a NS participam, a diferentes níveis, numa rede de empresas comuns que tem por objecto a exploração de serviços de transporte de mercadorias e de passageiros, nomeadamente através do túnel do Canal da Mancha. A BR e a SNCF participam também na criação da Allied Continental Intermodal para o transporte combinado de mercadorias e a BR participa com a SNCB na criação da Autocare Europe para o transporte ferroviário de veículos automóveis.

(52) A criação da ENS insere-se nesta rede de empresas comuns e limita ainda mais a concorrência entre as partes.

(53) Em consequência dos elementos referidos nos considerandos 38 a 52 resulta que os acordos relativos à ENS têm por objecto e efeito restringir a concorrência, infringindo o disposto no nº 1 do artigo 85º do Tratado CE.

E. Efeitos sobre o comércio entre Estados-membros

(54) A ENS tem por objecto a exploração de serviços de transporte entre certos pontos do Reino Unido e do Continente Europeu. Este acordo tem, portanto, efeitos sobre o comércio entre Estados-membros.

F. Artigo 3º do Regulamento (CEE) nº 1017/68

(55) Do disposto neste artigo resulta que o mesmo se aplica aos acordos que tenham apenas por objecto ou efeito :

— a aplicação de melhoramentos técnicos

ou

— a cooperação técnica,

desde que, para atingir esses objectivos, as empresas disponham das condições referidas nas alíneas a) a g) do mesmo artigo.

(56) Da notificação apresentada pelas empresas em causa resulta que o principal objecto de empresa comum é a comercialização de serviços de transporte de passageiros entre o Reino Unido e o Continente.

(57) Além disso, no plano comercial, a empresa comum tem em vista nomeadamente :

— explorar as oportunidades comerciais criadas para o transporte de passageiros na sequência de abertura do túnel do canal da Mancha,

— permitir à EPS e à SNCF explorar serviços de comboios internacionais via túnel do canal da Mancha em conformidade com as obrigações decorrentes da convenção de utilização que as mesmas celebraram com a Eurotunnel,

— partilhar os riscos financeiros decorrentes da exploração dos serviços de comboios regulares após a abertura do túnel.

(58) Em consequência, a Comissão considera que o acordo ENS não tem apenas por objecto ou efeito a aplicação de melhoramentos técnicos ou a cooperação técnica e que não se encontram preenchidas as condições previstas no artigo 3º do Regulamento (CEE) nº 1017/68.

G. Artigo 5º do Regulamento (CEE) nº 1017/68

a) *Contributo para o progresso económico*

(59) No âmbito da abertura do túnel do canal da Mancha, a criação da ENS favorece a criação de novos serviços de transporte com elevado nível qualitativo.

Para as pessoas que viajam por razões profissionais, a ENS oferece um serviço substituível do transporte aéreo que antes não existia.

Os serviços oferecidos pela ENS podem assim, em certas circunstâncias, vir a aumentar a concorrência entre modos de transporte.

(60) Além disso, o acordo em causa, ao assegurar o desenvolvimento do tráfego entre o Reino Unido e o Continente, contribui para o êxito do túnel do canal da Mancha.

De um modo geral, a constituição da ENS é, portanto, susceptível de promover o progresso económico.

b) *Benefícios para os utilizadores*

(61) Os utilizadores beneficiam directamente da constituição da ENS que lhes proporá novos serviços de transporte de qualidade. Para além disso, os utilizadores beneficiarão da concorrência entre estes novos serviços e os serviços de transporte aéreo.

c) *Carácter indispensável das restrições*

(62) As exigências de carácter jurídico relativas ao funcionamento do mercado permitem que as empresas ferroviárias prestem eventualmente os serviços em causa segundo modalidades diferentes.

(63) No entanto, é conveniente tomar em conta as especificidades deste caso, designadamente o facto de se tratar de serviços totalmente novos, cuja eficácia exige que sejam imediatamente postos em circulação comboios regulares em vários itinerários, o que implica riscos financeiros elevados que uma empresa sozinha dificilmente poderia suportar.

(64) Além disso, a partilha do saber-fazer de cada empresa ferroviária no seu território constitui um elemento importante para o êxito do projecto.

(65) Assim, a Comissão entende que, tendo em conta a situação específica do mercado em causa, as restrições de concorrência decorrentes da constituição da ENS são necessárias, pelo menos durante um período transitório.

(66) É, porém, conveniente que a Comissão imponha uma condição destinada a assegurar que as restrições da concorrência continuarão a não exceder o que é indispensável e a garantir a presença no mercado de operadores de transporte ferroviário concorrentes da ENS.

d) *Não eliminação da concorrência*

(67) No caso do mercado do transporte de passageiros que viajam por motivo de negócios, são oferecidos serviços substituíveis pelas empresas de transporte aéreo.

(68) Os passageiros que viajam por lazer podem, por seu turno, recorrer ao transporte aéreo ou ao transporte por autocarro, ou ainda ao transporte marítimo.

(69) Além disso, outros operadores de transporte idênticos à ENS devem estar em condições de prestar serviços concorrentes adquirindo os serviços ferroviários indispensáveis às empresas ferroviárias.

(70) Nestas condições, a criação da ENS não elimina toda a concorrência no mercado em causa.

H. **Modalidades da isenção**

(71) Por força do disposto no artigo 13º do Regulamento (CEE) nº 1017/68, a decisão de isenção deve indicar o período da sua eficácia e pode ser acompanhada de condições e de obrigações.

(72) Tendo em vista a concessão de uma decisão de isenção, a Comissão tem a obrigação de analisar o acordo no contexto económico em que vai ser aplicado.

(73) O prazo de eficácia da isenção depende, nomeadamente, do período em que, de forma razoável, se pode considerar que as condições de funcionamento do mercado não irão ser sensivelmente alteradas.

(74) Neste caso, esta avaliação é difícil devido, nomeadamente, ao facto de se tratar de um novo serviço e de terem sido sensivelmente alteradas as condições de funcionamento do sector dos transportes ferroviários na sequência da adopção da Directiva 91/440/CEE.

(75) Além disso, é conveniente tomar igualmente em consideração o facto de as empresas em causa terem efectuado investimentos elevados cuja rendibilidade apenas se pode verificar vários anos mais tarde, sem que o montante dos investimentos constitua, porém, um elemento determinante para a fixação do período de isenção. A aquisição do material em comum é, de facto, dissociável das modalidades da sua exploração comercial.

(76) A este propósito, saliente-se que no domínio do transporte combinado de mercadorias, que exige igualmente material específico e oneroso, as empresas ferroviárias comunicaram à Comissão ser necessário um período de cinco anos para conseguir assegurar a viabilidade de novos serviços.

(77) No caso presente, pode considerar-se que há riscos mais elevados a nível comercial, devido, nomeadamente, ao facto de se tratar de um serviço que, no plano qualitativo, é efectivamente novo.

(78) Por conseguinte, a Comissão entende que o período de eficácia da isenção pode ser fixado em oito anos, ou seja, até 31 de Dezembro de 2002. A presente decisão produzirá, todavia, efeitos a partir da data da notificação dos acordos em 29 de Janeiro de 1993.

(79) A concessão da isenção deve, porém, ficar sujeita a certas condições, a fim de evitar que as restrições de concorrência ultrapassem o indispensável.

(80) Para o efeito, os novos participantes no mercado, agrupamentos de empresas ferroviárias ou operadores de transporte, que não têm possibilidade de fornecer eles próprios os serviços ferroviários indispensáveis ou parte deles, devem poder adquirir às empresas ferroviárias parte no acordo ENS os mesmos serviços ferroviários indispensáveis que as empresas se comprometeram a vender à sua filial.

(81) Estes serviços dizem respeito ao fornecimento da locomotiva, da sua tripulação e dos itinerários em cada rede nacional e no túnel do canal da Mancha. As empresas ferroviárias partes no acordo não devem, contudo, ser obrigadas a fornecer um itinerário se a entidade que o solicita intervém na qualidade de agrupamento de empresas ferroviárias nos termos do artigo 10º da Directiva 91/440/CEE, e pode, por conseguinte, ela própria solicitar esse itinerário aos respectivos gestores de infra-estruturas.

(82) Nas suas redes, as empresas ferroviárias devem prestar estes serviços nas mesmas condições técnicas e financeiras que as concedidas pelas empresas ferroviárias à ENS.

(83) As empresas ferroviárias não devem ser obrigadas a prestar serviços se o novo participante estiver em condições de os prestar ele próprio ou se aquelas empresas não dispuserem dos meios de tracção necessários.

(84) Estas obrigações devem ser consideradas independentemente das obrigações gerais que incumbem às empresas ferroviárias por força do disposto no artigo 86º do Tratado CE,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1º

Em conformidade com o artigo 5º do Regulamento (CEE) nº 1017/68 e com o nº 3 do artigo 53º do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, o nº 1 do artigo 85º do Tratado CE e o nº 1 do artigo 53º do Acordo EEE são declarados inaplicáveis aos acordos relativos à European Night Services Limited (a seguir denominada « ENS »). Esta isenção produz efeitos a partir de 29 de Janeiro de 1993 e caduca em 31 de Dezembro de 2002.

Artigo 2º

A isenção prevista no artigo 1º está sujeita à condição de as empresas ferroviárias parte no acordo ENS prestarem, se necessário, a qualquer agrupamento internacional de empresas ferroviárias ou a qualquer operador de transporte que deseje explorar comboios nocturnos de passageiros que utilizam o túnel do canal da Mancha os serviços ferroviários indispensáveis que se comprometeram a prestar à ENS. Esses serviços consistem na disponibilização da locomotiva, da sua tripulação e dos itinerários em cada rede nacional e no túnel do Canal da Mancha. As empresas ferroviárias prestarão esses serviços nas suas redes nas mesmas condições técnicas e financeiras que as concedidas à ENS.

Artigo 3º

São destinatárias da presente decisão as seguintes empresas:

— European Passenger Services
EPS House
Waterloo Station
UK—London SEI 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
UK—London SE1 8UL.

Feito em Bruxelas, em 21 de Setembro de 1994.

Pela Comissão

Karel VAN MIERT

Membro da Comissão