

Odkaz:

Rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 15. září 1998, European Night Services Ltd (ENS) a další proti Komisi Evropských společenství, spojené věci T-374/94, T-375/94, T-384/94 a T-388/94, Recueil 1998, s. II-3141¹

Klíčová slova:

Hospodářská soutěž – Železniční doprava – Dohody o noční železniční přepravě tunelem pod Lamanšským průlivem – Omezení hospodářské soutěže – Směrnice 91/440/EHS – Značné ovlivnění obchodu – Dodávání nezbytných služeb – „Základní vybavenost“ – Odůvodnění – Přípustnost

Předmět:

Zrušení rozhodnutí Komise 94/663/ES ze dne 21. září 1994 v řízení podle článku 85 Smlouvy o ES a článku 53 Dohody o EHP (IV/34.600 – Night Services) (Úř. věst. L 259, s. 20)

Skutkové okolnosti:

(Část „Skutkové okolnosti“ není převzata.)

Právní otázky:

¹ Směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství (Úř. věst. L 237, s. 25, dále jen „směrnice 91/440“) má za cíl usnadnit přizpůsobení železnic Společenství požadavkům jednotného trhu a zvýšit jejich efektivnost. Na jedné straně zajišťuje nezávislost řízení železničních podniků, aby se tyto podniky mohly chovat podle pravidel obchodu. Ustanovení čl. 5 odst. 3 za tímto účelem stanoví, že tyto podniky mohou „zejména:

- zakládat s jedním nebo více železničními podniky mezinárodní seskupení,
[...]
- kontrolovat poskytování a prodej služeb a stanovit jejich ceny [...],
[...]
- rozšiřovat svůj podíl na trhu, vyvíjet nové technologie a služby a zavádět inovační techniky řízení,
- zřizovat nové činnosti v oblastech souvisejících s železniční dopravou“.

² Na druhé straně stanoví oddělení správy železniční infrastruktury od poskytování dopravních služeb železničními podniky, přičemž oddělení účetnictví je povinné a organizační a institucionální oddělení dobrovolné (článek 1 a oddíl III směrnice).

³ Konečně, směrnice představuje první krok k postupné liberalizaci trhu železniční dopravy, protože poprvé přiznává za určitých podmínek železničním podnikům působícím v mezinárodní kombinované dopravě a sdružením železničních podniků právo přístupu k železničním infrastrukturám na území Společenství, a to od 1. ledna 1993.

⁴ Článek 10 směrnice stanoví:

„1. Mezinárodním seskupením jsou poskytována práva přístupu a tranzitu v členských státech, ve kterých jsou usazeny železniční podniky, které je tvoří, a práva

¹ Jednací jazyky: angličtina a francouzština

tranzitu v dalších členských státech pro mezinárodní dopravní služby mezi členskými státy, ve kterých jsou usazeny železniční podniky, které tvoří uvedená seskupení.

2. Železniční podniky podle článku 2 získávají pro účely využívání dopravních služeb v mezinárodní kombinované dopravě zboží právo přístupu k infrastruktuře ostatních členských států za srovnatelných podmínek.

[...]“

5 Pro tyto účely článek 3 směrnice definuje železniční podnik jako „každý veřejný nebo soukromý podnik, jehož hlavní podnikatelskou činností je železniční přeprava zboží a/nebo cestujících, přičemž podnik musí zajišťovat trakci“. Podle téhož ustanovení se mezinárodním seskupením železničních podniků rozumí „každé seskupení nejméně dvou železničních podniků usazených v různých členských státech za účelem poskytování služeb mezinárodní dopravy mezi členskými státy“.

6 Dne 19. června 1995 přijala Rada pro účely provedení směrnice 91/440 směrnici 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům (Úř. věst. L 143, s. 70), jakož i směrnici 95/19/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury a o zpoplatnění infrastruktury (Úř. věst. L 143, s. 75).

Skutkový základ sporu

7 Dne 29. ledna 1993 obdržela Komise návrh na prohlášení nepoužitelnosti článku 2 nařízení Rady (EHS) č. 1017/68 ze dne 19. července 1968 o uplatňování pravidel hospodářské soutěže v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách (Úř. věst. L 175, s. 1., dále jen „nařízení č. 1017/68“) na dohody týkající se železniční přepravy osob tunelem pod Lamanšským průlivem, anebo pro případ zamítnutí tohoto návrhu návrh na udělení výjimky podle článku 5 uvedeného nařízení.

8 Tento návrh (dále jen „oznámení“) předložila European Night Services Ltd (dále jen „ENS“) jménem British Rail (dále jen „BR“), Deutsche Bundesbahn (dále jen „DB“), NV Nederlandse Spoorwegen (dále jen „NS“) a Société nationale des chemins de fer français (dále jen „SNCF“). Oznámení rovněž předem schválila Société nationale des chemins de fer belges (dále jen „SNCB“), která v této době měla přednostní právo na podíl ve společnosti ENS, které však v červenci 1993 zaniklo. SNCB zůstává smluvní stranou jedné z provozních dohod uzavřených s ENS.

9 První z oznámených dohod se týkala toho, že čtyři výše zmíněné železniční podniky, BR, SNCF, DB a NS, založily přímo nebo prostřednictvím svých dceřiných společností společnost ENS se sídlem ve Spojeném království, jejímž předmětem podnikání mělo být poskytování služeb noční přepravy osob po železnici mezi Velkou Británií a kontinentální Evropou tunelem pod Lamanšským průlivem, a to na těchto čtyřech trasách: Londýn–Amsterdam, Londýn–Frankfurt/Dortmund, Glasgow/Swansea–Paříž a Glasgow/Plymouth–Brusel.

10 Avšak dopisem ze dne 15. října 1997 ENS informovala Soud, že železniční přeprava z Bruselu a do Bruselu byla v prosinci 1994 zastavena, že spoj Londýn–Frankfurt/Dortmund byl v srpnu 1996 nahrazen spojením Londýn–Kolín a že jediný nový spoj, jehož zavedení se v současnosti plánuje, je spoj Londýn–Amsterdam/Kolín.

11 Společnost BR dne 9. května 1994 převedla společnost European Passenger Services Ltd (dále jen „EPS“), která byla k datu oznámení dohod s ENS její dceřinou

společností, na britské orgány veřejné správy a tímto datem se EPS stala železničním podnikem ve smyslu článku 3 směrnice 91/440, stejně jako SNCF, DB a NS (dále označované včetně EPS jako „dotčené železniční podniky“ nebo „zakládající podniky“). Společnost BR zároveň převedla svůj podíl v ENS na EPS. Dopisem ze dne 25. září 1997 ENS a EPS informovaly Soud o změně názvu EPS na Eurostar (UK) Ltd (dále jen „EUKL“) a požádaly, aby Soud veškeré odkazy na společnost EPS považoval za odkazy na EUKL a naopak. Dále rovněž oznámily, že podíl britských orgánů veřejné správy ve společnosti EPS byl dne 31. května 1996 převeden na společnost London & Continental Railways. Téměř celá železniční síť a související infrastruktura ve Spojeném království, které dříve byly ve vlastnictví BR, jsou nyní ve vlastnictví Railtrack, správce železniční infrastruktury.

12 Druhou skupinu oznámených dohod tvořily provozní dohody uzavřené mezi ENS a dotčenými železničními podniky, jakož i s SNCB, kterými se každá z dotčených společností zavázala poskytovat společnosti ENS určité služby, včetně železniční trakce ve své síti (lokomotivy, vlakové posádky a časové úseky na trati), úklidu vnitřních prostor vlaků, údržby zařízení a služeb odbavování cestujících. EPS a SNCF se navíc zavázaly zajistit železniční trakci na trase vedoucí tunelem pod Lamanšským průlivem.

13 Pro účely poskytování služeb noční přepravy osob si dotčené železniční podniky prostřednictvím ENS na základě leasingových smluv uzavřených na 20 let, jejichž platnost byla v lednu 1996 prodloužena na 25 let, opatřily speciální kolejová vozidla způsobilá pro provoz v různých železničních sítích a v tunelu pod Lamanšským průlivem. Náklady na tuto operaci činily 136,7 milionu UKL, respektive od ledna 1996 158 milionů UKL. Tato částka zahrnuje smluvní cenu, odhadované náklady na náhradní díly, úpravy, náklady na dodávky zařízení, zkoušky a uvedení do provozu, jakož i náklady na projektovou činnost.

14 ENS a dotčené železniční podniky v oznámení uvedly, že na trhu s předmětnými službami může ENS vzhledem ke konkurenci letecké, autobusové a osobní automobilové dopravy a trajektové dopravy dosáhnout tržního podílu přibližně 2,4 % v segmentu služebních cest a přibližně 5 % v přepravě turistů. Dále uvedly, že i kdyby byl trh s dotčenou službou vymezen úžeji a braly by se v úvahu pouze jednotlivé dotčené trasy, celkový tržní podíl ENS by přesto byl bezvýznamný. Krom toho žádný z dotčených železničních podniků není schopen samostatně provozovat srovnatelnou službu na trasách obsluhovaných ENS a nic nenaznačuje tomu, že by nějaké jiné seskupení projevilo zájem o provozování této činnosti, nebo že by z ní mohlo mít zisk. Oznamující strany rovněž ujistily, že dohody ENS nevytvářejí žádné další překážky kromě těch, které již existují a brání ve vstupu na trh jiným podnikům, jež chtějí nabízet podobné služby a které mohou vytvářet „mezinárodní seskupení“ ve smyslu článku 3 směrnice 91/440; tato seskupení by pak mohla získat přístup k železničním infrastrukturám, tj. k časovým úsekům na dotčených trasách, a neměla by žádné problémy se získáním kvalifikovaného personálu nebo vhodných kolejových vozidel.

15 V souladu s čl. 12 odst. 2 nařízení č. 1017/68 bylo v *Úředním věstníku Evropských společenství* ze dne 29. května 1993 zveřejněno stanovisko týkající se oznámení dohod ENS (stanovisko 93/C149/07, Úř. věst. C 149, s. 10). V tomto stanovisku Komise informovala oznamující podniky, že dospěla k předběžnému závěru, že oznámené dohody mohou porušovat čl. 85 odst. 1 Smlouvy o ES, avšak že v této fázi řízení dosud nepřijala rozhodnutí o případné použitelnosti článku 5 nařízení č.

1017/68. Vyzvala všechny zúčastněné třetí strany, aby do 30 dnů od zveřejnění stanoviska předložily svá vyjádření.

16 Dopisem ze dne 23. července 1993 Komise oznamujícím podnikům oznámila, že existují vážné pochybnosti ve smyslu čl. 12 odst. 3 nařízení č. 1017/68, pokud jde o použitelnost článku 5 tohoto nařízení na oznámené dohody.

17 Dne 4. června 1994 zveřejnila Komise další stanovisko v *Úředním věstníku Evropských společenství* podle čl. 26 odst. 3 nařízení č. 1017/68 (Úř. věst. C 153, s. 15), ve kterém oznámila, že oznámeným dohodám může být udělena výjimka podle čl. 85 odst. 3 Smlouvy a čl. 53 odst. 3 Dohody o Evropském hospodářském prostoru (dále jen „Dohoda o EHP“), jestliže bude splněna podmínka, která v zásadě spočívá v tom, že nové subjekty na trhu budou moci nakupovat od oznamujících stran tytéž dopravní služby, které se oznamující strany zavázaly prodávat společnosti ENS. Komise současně vyzvala všechny zúčastněné třetí strany, aby jí do 30 dnů od zveřejnění stanoviska předložily svá vyjádření. Avšak žádná třetí strana na tuto výzvu neodpověděla.

Napadené rozhodnutí

18 Dne 21. září 1994 Komise přijala rozhodnutí 94/663/ES v řízení podle článku 85 Smlouvy o ES a článku 53 Dohody o EHP (IV/34.600 – Night Services) (Úř. věst. L 259, s. 20, dále jen „rozhodnutí“ nebo „napadené rozhodnutí“). Rozhodnutí vychází z nařízení č. 1017/68, zejména z jeho článku 5, podle kterého může být zákaz omezujících dohod stanovený v článku 2 tohoto nařízení, jehož znění je téměř totožné se zněním čl. 85 odst. 1 Smlouvy, prohlášen se zpětnou účinností za nepoužitelný na některé dohody mezi podniky.

19 Rozhodnutí rozlišuje dva relevantní trhy služeb: trh přepravy osob, které cestují v rámci výkonu povolání a pro něž pravidelná letecká doprava, vysokorychlostní železniční doprava a železniční doprava provozovaná ENS představují vzájemně zastupitelné druhy dopravy (bod 26), a trh přepravy osob, které cestují v rámci svého volného času a které mohou použít leteckou dopravu v ekonomické třídě, vlak, autobus a případně osobní vozidlo (bod 27).

20 Na rozdíl od tvrzení oznamujících stran Komise uvádí, že zeměpisný trh nezahrnuje celé území Spojeného království, Francie, Německa a zemí Beneluxu, ale je omezen na čtyři trasy, které má ENS skutečně obsluhovat, tj. Londýn–Amsterdam, Londýn–Frankfurt/Dortmund, Paříž–Glasgow/Swansea a Brusel–Glasgow/Plymouth (bod 29).

21 V rozhodnutí se dále s odkazem na sdělení Komise ze dne 16. února 1993 o posuzování kooperativních společných podniků z hlediska článku 85 Smlouvy o EHS (*neoficiální překlad*) (Úř. věst. C 43, s. 2, dále jen „sdělení z roku 1993“) shledává, že ENS je společný podnik kooperativního typu (body 30 až 37). Uvádí se, že zakládající podniky ENS se nestahují natrvalo z dotčeného trhu, protože mají k dispozici technické a finanční prostředky, které by jim snadno umožnily vytvořit mezinárodní seskupení ve smyslu článku 3 směrnice 91/440 a poskytovat služby noční osobní dopravy. Krom toho se v rozhodnutí konstatuje, že tyto podniky nadále působí v první řadě na trhu, který je o úroveň výš než trh ENS, to znamená na trhu nezbytných železničních služeb, které železniční podniky prodávají provozovatelům dopravy, jako je ENS. Společný podnik ENS tedy představuje dohodu, která spadá do působnosti článku 85 Smlouvy, stejně jako provozní dohody uzavřené mezi ENS a jednotlivými zakládajícími podniky, jakož i se SNCB.

22 V rozhodnutí jsou poté uvedena omezení hospodářské soutěže vyplývající z dohod
23 ENS (body 38 až 53).

Zprvė dotčené dohody vylučují nebo významně omezují možnost hospodářské
soutěže mezi zakládajícími podniky ENS stanovenou v článku 10 směrnice 91/440
(body 38 až 45). Stávající i nové železniční podniky, včetně dceřiných společností
stávajících podniků, totiž mají právo přístupu, které jim přiznává toto ustanovení, a
členské státy mohou přijmout vnitrostátní právní předpisy, které budou liberálnější
v oblasti přístupu k infrastruktuře. V důsledku toho by například DB nebo NS mohly
vytvořit mezinárodní seskupení s železničním podnikem se sídlem ve Spojeném
království za účelem poskytování služeb mezinárodní dopravy v tunelu pod
Lamanšským průlivem. Stejně tak by zakládající podnik ENS mohl vykonávat
činnost „provozovatele dopravy“ sám nebo založit specializovanou dceřinou
společnost, která by působila jako „provozovatel dopravy“, a poskytovat služby
mezinárodní dopravy prostřednictvím nákupu nezbytných železničních služeb od
dotčených železničních podniků.

24 Zadruhé, vzhledem k hospodářské síle zakládajících podniků může založení ENS
zabránit provozovatelům dopravy, kteří by případně mohli být konkurenty ENS,
v přístupu na trh (body 46 až 48). Mateřské společnosti ENS si nadále zachovávají
dominantní postavení v oblasti poskytování železničních služeb v členských státech
svého původu, zejména pokud jde o speciální lokomotivy určené pro provoz v tunelu
pod Lamanšským průlivem. S ohledem na přímý přístup ENS k těmto službám a na
zvláštní vztahy, které má ENS se svými mateřskými společnostmi, hrozí jiným
provozovatelům, že budou při koupi nezbytných železničních služeb znevýhodněni.
Krom toho je třeba brát v úvahu skutečnost, že BR a SNCF mají na základě smlouvy
se společností Eurotunnel k dispozici významnou část časových úseků pro
mezinárodní vlaky v tunelu pod Lamanšským průlivem.

25 A konečně, tato omezení hospodářské soutěže jsou posilována skutečností, že ENS je
součástí sítě společných podniků založených zakládajícími podniky. BR/EPŠ, SNCF,
DB a NS se totiž v různé míře účastní sítě společných podniků určených k
provozování přepravy zboží a osob, zejména tunelem pod Lamanšským průlivem.
BR a SNCF se tak účastní založení Allied Continental Intermodal Services Ltd (dále
jen „ACI“), která má poskytovat služby kombinované přepravy zboží, a BR a SNCB
se podílí na založení „Autocare Europe“, která se zaměřuje na služby železniční
přepravy motorových vozidel (body 49 až 52).

26 Podle rozhodnutí nicméně dotčené dohody, přestože se na ně nevztahuje výjimka
určená pro technické dohody podle článku 3 nařízení č. 1017/68, jelikož jejich
jediným cílem nebo účinkem není zavedení technických zdokonalení nebo technické
spolupráce podle tohoto ustanovení (body 55 až 58), splňují podmínky stanovené v
článku 5 tohoto nařízení a v čl. 53 odst. 1 Dohody o EHP (body 59 až 70). Založení
ENS totiž pravděpodobně podpoří hospodářský rozvoj, protože mimo jiné povede ke
vzniku hospodářské soutěže mezi jednotlivými druhy dopravy a uživatelé budou mít
přímý prospěch ze zavedení těchto nových služeb. Zjištěná omezení hospodářské
soutěže jsou navíc nezbytná s ohledem na skutečnost, že se jedná o zcela nové
služby, které s sebou nesou značná finanční rizika, jež by jeden podnik mohl nést jen
s velkými obtížemi. Proto s výhradou, že bude stanovena podmínka, která zaručí, že
na trhu budou působit i konkurenční provozovatelé železniční dopravy, založení ENS
nevylučuje veškerou hospodářskou soutěž na relevantním trhu.

27 Z tohoto důvodu rozhodnutí prohlašuje, že ustanovení čl. 85 odst. 1 Smlouvy a čl. 53 odst. 1 Dohody o EHP jsou nepoužitelná na dohody ENS po dobu osmi let, tj. do 31. prosince 2002 (článek 1 rozhodnutí), a tuto výjimku podmiňuje (dále jen „uložená podmínka“) tím, že „železniční podniky, které jsou účastníky dohod ENS, v případě potřeby poskytují kterémukoliv mezinárodnímu seskupení železničních podniků nebo kterémukoliv provozovateli dopravy, který hodlá provozovat noční vlaky pro přepravu osob v tunelu pod Lamanšským průlivem, tytéž nezbytné železniční služby, jaké se zavázaly dodávat společnosti ENS. Tyto služby spočívají v poskytnutí lokomotivy, vlakové posádky a časových úseků v každé z vnitrostátních sítí a v tunelu pod Lamanšským průlivem. Železniční podniky musí tyto služby ve svých sítích dodávat za stejných technických a finančních podmínek, za kterých je dodávají ENS“ (článek 2 rozhodnutí).

Průběh řízení

28 Návrhy došlými kanceláři Soudu dne 22. listopadu 1994 podaly ENS a EPS žaloby zapsané pod čísly T-374/94 a T-375/94.

29 Návrhem došlým kanceláři Soudu dne 5. prosince 1994 podaly Union internationale des chemins de fer (dále jen „UIC“) a NS žalobu zapsanou pod číslem T-384/94.

30 Návrhem došlým kanceláři Soudu dne 13. prosince 1994 podala SNCF žalobu zapsanou pod číslem T-388/94.

31 Samostatným podáním došlým kanceláři Soudu dne 6. února 1995 vznesla Komise námitku nepřípustnosti ve věci T-388/94 v souladu s článkem 114 jednacího řádu Soudu. Žalobkyně předložila vyjádření k této námitce dne 20. března 1995.

32 Dne 28. června 1995 Soud (první rozšířený senát) přijal jednak usnesení, kterým si vyhradil rozhodnout o námitce nepřípustnosti, kterou vznesla Komise, spolu s věcí samou, jednak vyzval SNCF, aby odpověděla na několik písemných otázek a předložila určité písemnosti.

33 Usnesením předsedy prvního rozšířeného senátu Soudu ze dne 9. srpna 1995 byly zamítnuty návrhy na vstup společnosti Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route do řízení jako vedlejší účastnice na podporu návrhových žádání Komise ve věcech T-374/94, T-375/94 a T-384/94, které došly kanceláři Soudu dne 3. dubna 1995.

34 Usnesením předsedy prvního rozšířeného senátu Soudu ze dne 9. srpna 1995 byly přijaty návrhy na vstup společnosti SNCF do řízení jako vedlejší účastnice na podporu návrhových žádání žalobkyň ve věcech T-374/94 a T-384/94, které došly kanceláři Soudu dne 9. května 1995.

35 Usneseními předsedy prvního rozšířeného senátu Soudu ze dne 14. července a 10. srpna 1995 bylo povoleno vedlejší účastenství Spojeného království na podporu návrhových žádání žalobkyň ve věcech T-374/94, T-375/94, T-384/94 a T-388/94.

36 Rozhodnutím Soudu ze dne 2. října 1995 byl jmenován soudce zpravodaj pro druhý rozšířený senát, kterému byly věci následně přiděleny.

37 Rozhodnutím Soudu ze dne 8. listopadu 1996 byla věc přidělena senátu složenému ze tří soudců.

38 Usnesením předsedy druhého senátu ze dne 6. srpna 1997 byly věci T-374/94, T-375/94, T-384/94 a T-388/94 spojeny pro účely ústní části řízení a rozsudku.

39 Po vyslechnutí zprávy soudce zpravodaje Soud (druhý senát) rozhodl o zahájení ústní části řízení bez dokazování. Vyzval nicméně účastníky řízení, aby odpověděli na několik písemných otázek. Účastníci řízení na tyto otázky odpověděli ve stanovených lhůtách.

40 Řeči účastníků řízení a jejich odpovědi na otázky Soudu byly vyslechnuty na jednání konaném dne 22. října 1997.

Návrhová žádání účastníků řízení

41 Ve věcech T-374/94 a T-375/94 ENS a EPS navrhuje, aby Soud:

- zrušil rozhodnutí;
- nařídil Komisi, aby:
 - a) prohlásila článek 2 nařízení č. 1017/68 a čl. 85 odst. 1 Smlouvy za nepoužitelné, nebo
 - b) udělila výjimku bez uložení podmínky a na dobu úměrnou době, na kterou železniční podniky převzaly závazky v souvislosti s financováním kolejových vozidel;
 - c) podpůrně udělila výjimku s podmínkou, která bude nezbytná a přiměřená uváděným omezením hospodářské soutěže, na dobu úměrnou době, na kterou železniční podniky převzaly závazky v souvislosti s financováním kolejových vozidel;
- uložil Komisi náhradu nákladů řízení.

42 SNCF, vedlejší účastnice podporující návrhová žádání žalobkyně ve věci T-374/94, navrhuje, aby Soud:

- zrušil rozhodnutí;
- nařídil Komisi, aby:
 - a) prohlásila článek 2 nařízení č. 1017/68 a čl. 85 odst. 1 Smlouvy za nepoužitelné, nebo
 - b) udělila výjimku bez uložení podmínky a na dobu úměrnou době, na kterou železniční podniky převzaly závazky v souvislosti s financováním kolejových vozidel.

43 Ve věcech T-374/94 a T-375/94 Komise navrhuje, aby Soud:

- zamítl žalobu;
- zamítl argumenty SNCF;
- uložil žalobkyním a vedlejší účastnici náhradu nákladů řízení.

44 Ve věci T-384/94 UIC a NS navrhuje, aby Soud:

- prohlásil napadené rozhodnutí za neplatné v plném rozsahu;
- podpůrně prohlásil za neplatný článek 2 rozhodnutí, jakož i článek 1 rozhodnutí, v rozsahu, v němž omezují dobu platnosti výjimky na období kratší než 20 let;
- přijal veškerá další opatření, která bude považovat za vhodná;
- uložil Komisi náhradu nákladů řízení.

45 SNCF, vedlejší účastnice podporující návrhová žádání žalobkyně, navrhuje, aby Soud:

- zrušil napadené rozhodnutí v plném rozsahu;
- podpůrně prohlásil za neplatný článek 2 rozhodnutí, jakož i článek 1 rozhodnutí, v rozsahu, v němž omezují dobu platnosti výjimky na období kratší než 20 let;
- přijal veškerá další opatření, která bude považovat za vhodná;
- uložil Komisi náhradu nákladů řízení.

46 Komise navrhuje, aby Soud:

- prohlásil žalobu podanou UIC za nepřijatelnou a v každém případě za neopodstatněnou;
- zamítl žalobu podanou NS;
- zamítl argumenty vedlejší účastnice;
- uložil žalobkyním a vedlejší účastnici náhradu nákladů řízení.

47 Ve věci T-388/94 SNCF navrhuje, aby Soud:

- zrušil napadené rozhodnutí;
- podpůrně zrušil článek 2 rozhodnutí v rozsahu, v němž je uložena podmínka neodůvodněná, a článek 1 rozhodnutí v rozsahu, v němž Komise udělila výjimku, jejíž doba platnosti je kratší 20 let;
- přijal veškerá opatření, která bude považovat za vhodná;
- uložil Komisi náhradu nákladů řízení.

48 Ve svém vyjádření k námitce nepřijatelnosti, kterou vznesla Komise, SNCF navrhuje, aby Soud:

- shledal žalobu přijatelnou;
- uložil Komisi náhradu nákladů řízení.

49 Komise navrhuje, aby Soud:

- odmítl žalobu jako nepřijatelnou nebo ji v každém případě zamítl jako neopodstatněnou;
- uložil žalobkyni náhradu nákladů řízení.

50 Spojené království, vedlejší účastník podporující návrhová žádání žalobkyň ve věcech T-374/94, T-375/94, T-384/94 a T-388/94, navrhuje, aby Soud:

- zrušil napadené rozhodnutí;
- uložil Komisi náhradu nákladů řízení.

K přijatelnosti

1. K přijatelnosti žalob ve věcech T-374/94 a T-375/94

Argumentace účastníků řízení

51 Komise má za to, že žaloby jsou nepřijatelné v rozsahu, v němž žalobkyně, ENS a EPS, žádají, aby Soud nařídil Komisi a) aby prohlásila za nepoužitelné článek 2 nařízení č. 1017/68 a čl. 85 odst. 1 Smlouvy, b) aby udělila výjimku, která nebude podléhat podmínce uložené Komisí a jejíž doba platnosti bude úměrná období, na

kteřé železniční podniky převzaly závazek v souvislosti s financováním kolejových vozidel, a c) aby podpůrně udělila výjimku, která bude podléhat jakékoli podmínce, jež je nezbytná a přiměřená uváděným omezením hospodářské soutěže, a to na dobu úměrnou období, na které železniční podniky převzaly závazek v souvislosti s financováním kolejových vozidel. Podle ustálené judikatury totiž soud Společenství nemá pravomoc ukládat orgánům Společenství soudní příkazy v rámci žaloby na neplatnost založené na článku 173 Smlouvy (viz naposledy rozsudek Soudu ze dne 24. ledna 1995, *Ladbroke v. Komise*, T-74/92, Recueil, s. II-115, bod 75).

52 Žalobkyně, ENS a EPS, v odpověď poznamenávají, že Komise nezpochybňuje přípustnost jejich žalob v rozsahu, v němž navrhují zrušení rozhodnutí, ani možnost, aby Soud zrušil rozhodnutí jen zčásti, konkrétně co se týče podmínky uložené článkem 2 výroku rozhodnutí.

Závěry Soudu

53 Soud připomíná, že podle ustálené judikatury soudu Společenství nepřísluší, aby v rámci přezkumu legality, který vykonává, ukládal orgánům soudní příkazy nebo aby tyto orgány nahrazoval, přísluší však dotyčnému správnímu orgánu, aby přijal opatření, která vyplývají z rozsudku vydaného v rámci žaloby na neplatnost. Z tohoto důvodu musí být návrhová žádání žalobkyň uvedená výše v bodě 41 písm. a), b) a c) odmítnuta jako nepřipustná (rozsudek Soudu ze dne 27. ledna 1998, *Ladbroke Racing v. Komise*, T-67/94, Recueil, s. II-1, bod 200). Žaloby ve věcech T-374/94 a T-375/94 jsou tedy přípustné pouze v rozsahu, v němž směřují k úplnému zrušení napadeného rozhodnutí (viz výše bod 41).

2. K přípustnosti žaloby ve věci T-384/94

Argumentace účastníků řízení

54 Žalobkyně, UIC a NS, uvádějí, že UIC je mezinárodní asociace železničních podniků, jejímiž členy jsou všechny významné železniční podniky se sídlem v členských státech Evropského společenství a jejímž cílem je podporovat spolupráci mezi jednotlivými členy, podílet se na rozvoji železnic jako druhu dopravy v Evropě a konsolidovat interoperabilitu železniční dopravy s cílem posílit její konkurenceschopnost. Podle článku 2 stanov má UIC vytvářet normy, nařízení a pokyny a jednat s ostatními subjekty s cílem zastupovat a hájit společné zájmy svých členů. Železniční podniky se sídlem ve Společenství jsou navíc zastoupeny ve zvláštní skupině nazvané „Společenství evropských železnic“ (*Communauté des chemins de fer européens*, dále jen „CCE“).

55 Žalobkyně uplatňují, že UIC, přestože není adresátem napadeného rozhodnutí, je nicméně tímto rozhodnutím bezprostředně a osobně dotčena ve smyslu článku 173 Smlouvy vzhledem k tomu, že toto rozhodnutí má přímý dopad jak na vlastní zájmy UIC, tak na zájmy jejích členů usazených ve Společenství, které UIC zastupuje prostřednictvím CCE.

56 Pokud jde o zájmy členů UIC, kteří jsou usazeni ve Společenství, žalobkyně uplatňují, že napadené rozhodnutí představuje brzdu pro další inovační iniciativy ohledně spolupráce mezi železničními podniky v oblasti mezinárodní přepravy osob, a dodávají, že žaloba UIC by měla být prohlášena za přípustnou na stejném základě jako žaloby jejích členů usazených ve Společenství, ať již jsou adresáty rozhodnutí, či nikoliv.

57 Pokud jde o právní zájem UIC na podání žaloby, žalobkyně tvrdí, že UIC je rozhodnutím bezprostředně a osobně dotčena, neboť toto rozhodnutí brání plnému uskutečnění jednoho z hlavních statutárních cílů UIC, totiž posílení konkurenceschopnosti mezinárodní železniční sítě. Dodávají, že UIC se sice neúčastnila správního řízení, které vedlo k přijetí napadeného rozhodnutí (rozsudek Soudu ze dne 27. dubna 1995, AAC a další v. Komise, T-442/93, Recueil, s. II-1329), avšak jedna z jejích vnitřních skupin, CCE, se účinně účastnila přípravných jednání v souvislosti s přijetím směrnice 91/440.

58 Komise uplatňuje, že UIC není bezprostředně a osobně dotčena napadeným rozhodnutím, a tvrdí, že Soud musí rozhodnout o aktivní legitimaci UIC. V případě, že jednu a tu samou žalobu podá několik žalobců, pak podle judikatury k tomu, aby žaloba byla v plném rozsahu přípustná, stačí, aby jen jeden z nich byl aktivně legitimován, což však s sebou nese problémy, pokud jde o náklady řízení, jakož i o právo dotčené strany podat následně kasační opravný prostředek.

59 Dodává, že podle judikatury sdružení jako zástupce určité kategorie podnikatelů není osobně dotčeno aktem, který má dopad na obecné zájmy této kategorie (rozsudky Soudního dvora ze dne 14. prosince 1962, Confédération nationale des producteurs de fruits et légumes a další v. Rada, 16/62 a 17/62, Recueil, s. 901, a ze dne 18. března 1975, Union syndicale a další v. Rada, 72/74, Recueil, s. 401, a usnesení Soudního dvora ze dne 11. července 1979, Fédération nationale des producteurs de vins de table et vins de pays v. Komise, 60/79, Recueil, s. 2429).

60 Krom toho Komise uplatňuje, že vzhledem k tomu, že UIC se neúčastnila správního řízení, které předcházelo přijetí napadeného rozhodnutí, a nepředložila žádné vyjádření po zveřejnění stanovisek Komise ze dne 29. května 1993 a ze dne 4. června 1994 v *Úředním věstníku Evropských společenství*, nemá ani právní zájem na podání této žaloby, ani aktivní legitimaci (rozsudky Soudního dvora ze dne 25. října 1977, Metro v. Komise, 26/76, Recueil, s. 1875, a ze dne 11. října 1983, Demo-Studio Schmidt, 210/81, Recueil, s. 3045, a rozsudek Soudu ze dne 24. ledna 1995, BEMIM v. Komise, T-114/92, Recueil, s. II-147). Konečně úloha, kterou hrála CCE při přijetí směrnice 91/440, nemůže UIC individualizovat ve vztahu k napadenému rozhodnutí.

Závěry Soudu

61 Soud poznamenává, že aktivní legitimace NS jako adresáta napadeného rozhodnutí není zpochybňována a že vzhledem k tomu, že se jedná o jednu a tutéž žalobu, není důvodné zkoumat aktivní legitimaci UIC (rozsudek Soudního dvora ze dne 24. března 1993, CIRFS a další v. Komise, C-313/90, Recueil, s. I-1125, bod 31, a rozsudek Soudu ze dne 22. října 1996, Skibsvaerftsforeningen a další v. Komise, T-266/94, Recueil, s. II-1399, bod 51).

3. K přípustnosti žaloby ve věci T-388/94

Argumentace účastníků řízení

62 Komise uvádí, že napadené rozhodnutí bylo žalobkyni oznámeno dopisem ze dne 22. září 1994 doručeným do jejího sídla dne 29. září 1994, jak dokládá poštovní doručka nesoucí razítko SNCF s tímto datem. V souladu s rozsudkem Soudního dvora ze dne 26. listopadu 1985, Cockerill-Sambre v. Komise (42/85, Recueil, s. 3749, bod 11), oznámení doručené do sídla společnosti splňuje kritérium právní jistoty a umožňuje dotyčné společnosti, aby se s oznámeným aktem seznámila, bez

ohledu na to, zda osoba pro tyto účely určená podle vnitřních předpisů společnosti-adresáta byla skutečně s to vzít toto doručení na vědomí.

63 Vzhledem k tomu, že podle čl. 102 odst. 1 jednacího řádu Soudu lhůta pro podání žaloby na neplatnost počíná běžet v případě oznámení prvního dne po oznámení a že celková délka lhůty v projednávaném případě činí dva měsíce plus šest dní z důvodu vzdálenosti (čl. 102 odst. 2 jednacího řádu Soudu a článek 1 přílohy II jednacího řádu Soudního dvora), poslední den, kdy SNCF mohla podat žalobu proti napadenému rozhodnutí, byl 6. prosinec 1994. Vzhledem k tomu, že žaloba byla podána dne 13. prosince 1994, je opožděná, a tedy zjevně nepřijatelná (rozsudky Soudního dvora ze dne 5. června 1980, Belfiore v. Komise, 108/79, Recueil, s. 1769, a ze dne 12. července 1984, Ferriera Valsabbia v. Komise, 209/83, Recueil, s. 3089, bod 14, a výše uvedený rozsudek Cockerill-Sambre v. Komise, bod 10).

64 Komise odmítá argument žalobkyně, že vzhledem k tomu, že rozhodnutí bylo předáno zaměstnanci, který nebyl oprávněn přijímat poštovní zásilky, není možné brát pro výpočet lhůty pro podání žaloby v úvahu uvedenou doručenkou, nýbrž je třeba brát v úvahu druhou doručenkou, která byla ve stejné obálce jako rozhodnutí a byla podepsána dne 7. října 1994 osobou, která k tomu byla určena. Komise především zdůrazňuje, že podle rozsudku Soudu ze dne 29. května 1991, Bayer v. Komise (T-12/90, Recueil, s. II-219, bod 20), druhá doručenkou vložená v obálce s rozhodnutím v žádném případě nemůže představovat druhé oznámení, odlišné od oznámení prostřednictvím pošty, protože řádný způsob oznámení vždy spočívá v odeslání doporučeným dopisem s poštovní doručenkou, což umožňuje s jistotou určit počátek běhu lhůty. Účelem odeslání druhé doručenkou je pouze to, aby si Komise byla jista tím, ke kterému datu nejpozději se dotčený podnik seznámil s rozhodnutím, v případech, kdy poštovní úřady Komisi nevrátí poštovní doručenkou. Cílem preventivního opatření spočívajícího v odeslání druhé doručenkou tedy není napravit případné pochybení poštovních úřadů spočívající v tom, že zásilku chybně doručí osobě, která je zaměstnancem adresáta, avšak není oprávněna přebírat doporučenou poštu, nýbrž napravit pochybení těchto úřadů spočívající v tom, že Komisi opomenou vrátit poštovní doručenkou. Krom toho podle francouzské právní úpravy skutečnost, že doručenkou podepíše zaměstnanec právnické osoby-adresáta, který není řádně oprávněn k přebírání doporučené pošty, nemá vliv na platnost oznámení zaslání doporučeným dopisem s doručenkou.

65 V souvislosti s argumentem SNCF, která se dovolává vyšší moci a nepředvídatelných okolností, Komise uplatňuje, že podle judikatury Soudního dvora vnitřní komunikační problémy společnosti-adresáta nepředstavují nepředvídatelné okolnosti nebo vyšší moc (výše uvedený rozsudek Cockerill-Sambre v. Komise, bod 12), zejména v případě, že selhání je způsobeno pochybením ze strany zaměstnanců této společnosti (rozsudek Soudního dvora ze dne 15. prosince 1994, Bayer v. Komise, C-195/91 P, Recueil, s. I-5619, bod 33).

66 Konečně, pokud jde o argument SNCF vycházející z existence omluvitelného omylu, Komise tvrdí, že tento pojem se může vztahovat pouze na výjimečné případy, zejména takové, kdy dotčený orgán jednal způsobem, který vyvolal pochopitelné zmatení u jednotlivce v dobré víře, jenž prokázal veškerou řádnou péči požadovanou od běžně informovaného subjektu (rozsudek Soudu ze dne 15. března 1995, Cobrecaf a další v. Komise, T-514/93, Recueil, s. II-621, bod 40). Avšak v projednávaném případě je omyl způsoben jednáním jiné osoby než Komise.

67 SNCF zpochybňuje platnost oznámení a podpůrně uplatňuje, že i v případě, že došlo k platnému oznámení, okolnosti převzetí oznámeného rozhodnutí spadají mezi případy vyšší moci, nepředvídatelných okolností nebo omluvitelného omylu.

68 Pokud jde o neplatnost oznámení, SNCF uplatňuje, že podle článku L 9 francouzského Code des postes et télécommunications (poštovní a telekomunikační zákon) musí být doporučený dopis doručen do vlastních rukou adresáta nebo „zplnomocněného zástupce“ adresáta. Z uvedeného vyplývá, že poštovní doručení potvrzující přijetí rozhodnutí ze strany žalobkyně je neplatná. Nepodepsala ji totiž osoba, kterou SNCF zvláště zplnomocnila k podepisování těchto doručenek. Zaměstnanec poštovního úřadu navíc akceptoval podpis doručení osobou, která k tomu nebyla oprávněna. Konečně, francouzský poštovní úřad vrátil doručení Komisi v rozporu se svou povinností ověřit, že podpis na doručení se shoduje s podpisem osoby, která je k podpisu doručení oprávněna.

69 SNCF tvrdí, že podle judikatury to, že doručení podepsal oprávněný zaměstnanec poštovního oddělení společnosti, která je adresátem, je rozhodující pro určení, zda došlo k řádnému oznámení (výše uvedený rozsudek Soudu ze dne 29. května 1991, Bayer v. Komise, body 4 a 20; stanovisko generálního advokáta Darmona předcházející výše uvedenému rozsudku Cockerill-Sambre v. Komise, Recueil, s. 3750), jak ostatně připustila sama Komise ve věci, ve které byl vydán výše uvedený rozsudek Ferriera Valsabbia v. Komise.

70 Podle SNCF z uvedeného vyplývá, že v projednávaném případě je třeba brát v úvahu doručení, kterou Komise přiložila k oznámenému rozhodnutí, aby s určitostí věděla, ke kterému dni nejpozději se dotčený podnik seznámil s tímto rozhodnutím, a která má za cíl napravit případné selhání poštovního úřadu (výše uvedený rozsudek Soudu ze dne 29. května 1991, Bayer v. Komise). Druhy selhání, na které judikatura odkazuje, nezahrnují pouze případ, kdy poštovní úřad opomene vrátit doručení Komisi, ale rovněž případ, kdy poštovní úřad pochybí tím, že na doručení sám uvede datum, aniž získá podpis řádně oprávněného zástupce dotčeného podniku. Proto pokud se poštovní úřad dopustí pochybení při doručování doporučené pošty, nelze přihlížet k údajům uvedeným na formuláři doručení (rozsudek Soudu ze dne 6. dubna 1995, BASF a další v. Komise, T-80/89, T-81/89, T-83/89, T-87/89, T-88/89, T-90/89, T-93/89, T-95/89, T-97/89, T-99/89, T-100/89, T-101/89, T-103/89, T-105/89, T-107/89 a T-112/89, Recueil, s. II-729, body 54 až 60). V souladu s tím je za datum doručení, a tedy i za datum oznámení, třeba považovat datum 7. října 1994, jak stojí na druhé doručení.

71 SNCF podpůrně uplatňuje, že i kdyby její žaloba byla podána pozdě, toto zpoždění spadá mezi nepředvídatelné okolnosti nebo případy vyšší moci, protože podpis doručení neoprávněnou osobou byl zcela v rozporu s vůlí SNCF a ona vynaložila veškerou nezbytnou péči, aby zajistila řádné přebírání doporučené pošty. V této souvislosti zdůrazňuje, že zaměstnanec poštovního úřadu, který dne 29. září 1994 doručil oznámené rozhodnutí, věděl, že osoba, která zásilku převzala, k tomu nebyla oprávněna, a dodává, že francouzské soudy považují doručení poštovní zásilky osobě, která není oprávněna k jejímu převzetí, za vážné pochybení na straně poštovních služeb, které může založit jejich odpovědnost.

72 Podle SNCF, i kdyby okolnosti oznámení napadeného rozhodnutí nespádaly mezi případy vyšší moci, spadaly by přinejmenším mezi omluvitelné omyly. V této souvislosti znovu uvádí argument vycházející ze skutečnosti, že poštovní úřad se neřídil svými zvláštními pokyny v souvislosti s doručováním doporučených zásilek,

a tvrdí, že s ohledem na to, jak tyto úřady obecně plní své povinnosti, jejich pochybení v projednávaném případě je ojedinělé a výjimečné. Omluvitelný omyl je podle SNCF dán, jestliže výjimečné pochybení na straně poštovního úřadu vede ke zmatení podniku, kterému je oznámení určeno; omluvitelný omyl se neomezuje pouze na případy, kdy takové zmatení způsobila Komise (výše uvedený rozsudek Soudního dvora ze dne 15. prosince 1994, Bayer v. Komise, bod 26).

73 Krom toho SNCF vytýká Komisi, že její praxe při oznamování rozhodnutí je málo důsledná, a má za to, že v projednávaném případě byl omyl SNCF částečně způsoben touto praxí. Pokud totiž jde o méně důležité zásilky (například informace o podání stížnosti, výzva k předložení vyjádření), Komise adresáta jmenovitě uvádí, zatímco konečné rozhodnutí v řízení podle čl. 85 odst. 1 Smlouvy, které může být předmětem žaloby na neplatnost, Komise odeslala bez jmenovitého uvedení adresáta.

74 SNCF se závěrem dovolává matoucí a zavádějící povahy praxe Komise spočívající v tom, že k rozhodnutím, jež oznamuje podnikům, přikládá vlastní formulář doručenký, aniž by adresáta upozornila na to, že rozhodnutí je považováno za oznámené, jakmile adresát převezme doporučený dopis a podepíše poštovní doručenkou.

Závěry Soudu

75 Soud úvodem připomíná, že je nesporné, že podle čl. 173 třetího pododstavce Smlouvy ve spojení s čl. 102 odst. 2 jednacího řádu Soudu a čl. 1 přílohy II jednacího řádu Soudního dvora, na který odkazuje výše uvedený čl. 102 odst. 2, lhůta pro podání žaloby v projednávaném případě činila dva měsíce a šest dní.

76 Soud dále poukazuje na to, že podle ustálené judikatury odpovídá důsledné uplatňování pravidel Společenství týkajících se procesních lhůt požadavku právní jistoty a nutnosti zamezit jakékoli diskriminaci nebo svévolnému zacházení při výkonu spravedlnosti. Ustálená judikatura rovněž stanoví, že existence platného oznámení v sídle dotyčného podniku není nijak podmíněna tím, že se o něm skutečně dozví osoba, která je podle vnitřních pravidel podniku-adresáta v této věci příslušná, a že rozhodnutí je řádně oznámeno, jestliže je předáno svému adresátovi a tento adresát má možnost se s ním seznámit (výše uvedený rozsudek Cockerill-Sambre v. Komise, bod 10, a výše uvedený rozsudek BASF a další v. Komise, body 58 a 59).

77 V důsledku toho je třeba přezkoumat, zda bylo napadené rozhodnutí společnosti SNCF řádně oznámeno v souladu s pravidly platnými pro doručování poštovních zásilek ve Francii, tj. zda bylo doručeno zaměstnanci SNCF řádně oprávněnému k přebírání takových zásilek (výše uvedený rozsudek BASF a další v. Komise, bod 60).

78 Jak vyplývá ze spisu a z odpovědí SNCF na písemné otázky Soudu, francouzský poštovní úřad, přestože měl k dispozici platné instrukce od SNCF, kterými se určité osoby pověřují přebíráním poštovních zásilek adresovaných jednotlivým oddělením a zaměstnancům této společnosti, nedoručil napadené rozhodnutí některé z těchto osob, nýbrž jiné osobě, která takové oprávnění neměla. Jak již žalobkyně zdůraznila, aniž by Komise jejím tvrzením odporovala, francouzská právní úprava použitelná pro doručování poštovních zásilek vyžaduje, aby zaměstnanci francouzské pošty předávali doporučené dopisy pouze osobám, kterým jsou jmenovitě adresovány, nebo není-li takových osob, zplnomocněným zástupcům, to znamená osobám, které mají pro tyto účely platnou plnou moc.

79

Z uvedeného vyplývá, že vzhledem k tomu, že napadené rozhodnutí bylo v rozporu s výše uvedenými pravidly předáno zaměstnanci žalobkyně, který nebyl oprávněn k převzetí poštovních zásilek, toto rozhodnutí nebylo SNCF řádně oznámeno, takže lhůta pro podání žaloby začala běžet až okamžikem, kdy byla přijata a podepsána druhá doručenka, tj. dne 7. října 1994, a nikoliv od data podpisu první poštovní doručenky dne 29. září 1994. Soud se domnívá, že výše uvedený rozsudek Cockerill Sambre v. Komise, kterého se Komise dovolává na podporu svého důvodu vycházejícího z opožděného podání žaloby, není v projednávaném případě relevantní, protože uvedená věc se netýkala otázky, zda poštovní úřad řádně doručil rozhodnutí Komise zaměstnanci adresáta, který byl oprávněn přijímat takové zásilky, ale toho, zda podnik, který je adresátem zásilky, může po řádném doručení oznámení do svého sídla odůvodnit opožděné podání žaloby na neplatnost tím, že se bude dovolávat svých vnitřních předpisů týkajících se osob oprávněných k tomu, aby se skutečně seznámily se zásilkou, která byla podniku doručena (viz bod 10 výše uvedeného rozsudku Cockerill-Sambre v. Komise). Stejně tak je tomu v případě výše uvedeného rozsudku Soudního dvora ze dne 15. prosince 1994, Bayer v. Komise, v kteréžto věci nebylo zpochybňováno, že poštovní služby řádně doručily zásilku „zplnomocněnému zástupci“ v oddělení pošty společnosti Bayer. I v tomto rozsudku se jednalo pouze o to, zda společnost Bayer mohla, i přes řádné doručení rozhodnutí Komise do jejího sídla, odůvodnit opožděné podání žaloby na neplatnost špatným fungováním svých interních oddělení (body 2 a 20 rozsudku). Avšak jak již bylo zdůrazněno, v projednávaném případě je zpochybňováno řádné doručení oznámení jako takové, tj. fungování poštovních služeb (vnější aspekt oznámení), a nikoliv fungování interních oddělení SNCF (vnitřní aspekt oznámení).

80

Žaloba musí být prohlášena za přípustnou, protože byla podána ve stanovených lhůtách.

K věci samé

81

Podle žalobních důvodů a argumentů žalobkyň by napadené rozhodnutí mělo být zrušeno v zásadě ze čtyř důvodů, konkrétně proto, že: zaprvé, v projednávaném případě nebyla prokázána žádná ze skutečností zakládajících protiprávní jednání podle čl. 85 odst. 1 Smlouvy, protože dohody ENS nemohou omezovat hospodářskou soutěž, a rozhodnutí je tak založeno na nesprávném a neúplném posouzení skutkových okolností, jakož i na zjevně nesprávném právním posouzení a na nedostatku odůvodnění; zadruhé, použitím pravidel hospodářské soutěže Komise překročila rámec právní úpravy stanovený směrnicí 91/440; zatřetí, Komise podřídila udělenou výjimku nepřiměřeným podmínkám a začtvrté, doba platnosti výjimky udělené oznámeným dohodám je příliš krátká (osm let). Konečně, v žalobě T-384/94 SNCF kromě toho tvrdí, že napadené rozhodnutí by mělo být zrušeno, protože Komise usoudila, že na dohody ENS se nemůže vztahovat výjimka pro technické dohody podle článku 3 nařízení č. 1017/68.

1. K prvnímu žalobnímu důvodu vycházejícímu z nesprávného a neúplného posouzení skutkových okolností, ze zjevně nesprávného právního posouzení nebo z porušení povinnosti řádně odůvodnit napadené rozhodnutí v rozsahu, v němž Komise rozhodla, že cílem a výsledkem založení ENS bylo omezení hospodářské soutěže

82

Tento žalobní důvod je rozdělen do dvou částí, přičemž první vychází z nesprávného vymezení relevantního trhu a z neexistence významného dopadu dohod ENS na

obchod mezi členskými státy a druhá z neexistence omezení hospodářské soutěže v důsledku uvedených dohod.

První část: k vymezení relevantního trhu a k neexistenci významného dopadu dohod ENS na obchod mezi členskými státy

Argumenty účastníků řízení

83

Žalobkyně připomínají, že ve svém rozhodnutí Komise vymezila relevantní trhy jako trh přepravy osob cestujících v rámci výkonu povolání a trh přepravy turistů na jednotlivých trasách obsluhovaných ENS. Uplatňují, že podle předpovědi vývoje poptávky v roce 1995, uvedené v jejich oznámení (tabulka 17 na straně 26 oznámení), podíl služeb ENS na těchto trzích pravděpodobně nepřesáhne 4 % (2,4 % na trhu služebních cest a 5 % na trhu přepravy turistů). S ohledem na sdělení Komise ze dne 3. září 1986 o méně významných dohodách, na které se nevztahují ustanovení čl. 85 odst. 1 Smlouvy o založení Evropského hospodářského společenství (Úř. věst. 1986, C 231, s. 2), lze tyto podíly na trhu považovat za zanedbatelné. I při přezkumu každé trasy zvláště vyplývá z tabulky 17 obsažené v oznámení, že tržní podíl ENS překročí 4 % pravděpodobně pouze u přepravy turistů na trasách Londýn–Amsterdam a Londýn–Frankfurt/Dortmund, kde by měl dosahovat 6 respektive 7 %. Pokud jde o tvrzení Komise, že tržní podíl ve výši 5 % odůvodňuje, aby byl dotýčný podnik považován za dostatečně významný, aby jeho chování bylo v zásadě způsobilé ovlivnit obchod mezi členskými státy, žalobkyně odkazují na rozsudky Soudu ze dne 8. června 1995, Langnese-Iglo v. Komise (T-7/93, Recueil, s. II-1533) a Schöller v. Komise (T-9/93, Recueil, s. II-1611), z nichž vyplývá, že 5% tržní podíl sám o sobě nepostačuje k závěru, že dochází k významnému omezení hospodářské soutěže. V oznámení se navíc uvádí, že podíl ENS na trhu zůstane stabilní, nebo se dokonce bude snižovat, protože trh poroste rychleji než schopnost ENS zvyšovat frekvenci svých služeb (oznámení, s. 27, bod II.4.c.6). Relevantní trh u obou výše zmíněných služeb (u služebních cest a u turistických cest) je tedy velmi rozsáhlý a je zřejmé, že ENS by neměla žádnou moc kontrolovat cenu, kvalitu a dostupnost služeb, ani vyloučit nebo oslabit hospodářskou soutěž.

84

Pokud jde o tvrzení Komise obsažené v její žalobní odpovědi, že podíl ENS na trhu služebních cest by měl být vypočten spíše na základě časných ranních a pozdních večerních letů než na základě všech letů, které jsou k dispozici za celý den na určité trase, žalobkyně mají za to, že takové tvrzení představuje nové vymezení relevantního trhu a není podpořeno žádným dostatečným důkazem.

85

Komise tvrdí, že podíl ENS na trhu by neměl být vypočten, jak to oznamující strany navrhovaly ve svém oznámení, ve vztahu k celkovému trhu přepravy osob mezi Spojeným královstvím na jedné straně a Francií, Německem a zeměmi Beneluxu na straně druhé, což je zeměpisný trh, o němž se předpokládalo, že na něm ENS bude mít podíl pouze 2,4 % v oblasti služebních cest a 5 % v oblasti turistických cest, tj. celkový podíl na trhu přibližně 4 %. Relevantní trh je totiž tvořen pouze trasami, které má ENS skutečně obsluhovat, to znamená trasami Londýn–Amsterdam, Londýn–Frankfurt, Paříž–Glasgow/Swansea a Brusel–Glasgow/Plymouth (rozhodnutí, odstavec 29). Při tomto vymezení by podíl ENS podle údajů, které účastníci dohody ENS poskytli ve svém oznámení, činil minimálně 7 % na trhu služebních cest a 8 % na trhu turistických cest.

86

Podle judikatury tržní podíl ve výši 5 % odůvodňuje, aby byl dotýčný podnik považován za dostatečně významný, aby jeho chování bylo v zásadě způsobilé

ovlivnit obchod mezi členskými státy (rozsudky Soudního dvora ze dne 1. února 1978, *Miller v. Komise*, 19/77, Recueil, s. 131, ze dne 7. června 1983, *Musique Diffusion Française a další v. Komise*, 100/80, 101/80, 102/80 a 103/80, Recueil, s. 1825, a ze dne 25. října 1983, *AEG v. Komise*, 107/82, Recueil, s. 3151). Stejně pravidlo platí pro omezení hospodářské soutěže, která mohou vyplývat z dohody mezi podniky. V této souvislosti Komise na rozdíl od tvrzení žalobkyň zastává názor, že z výše uvedených rozsudků *Langnese-Iglo v. Komise* a *Schöller v. Komise* nevyplývá, že podíl na trhu přesahující 5 % sám o sobě nepostačuje k závěru, že dochází k významnému omezení hospodářské soutěže.

87 Podle Komise je navíc podíl ENS v segmentu služebních cest relevantního trhu mnohem vyšší. Z analýzy trhu, která je součástí oznámení, jasně vyplývá, že podíl ENS v tomto segmentu by měl být měřen výlučně se zřetelem k časným ranním a pozdním večerním letům, a nikoli ve vztahu ke všem letům, které jsou k dispozici za celý den na určité trase. Krom toho Komise zdůrazňuje, že předpověď tržního podílu se týkala pouze roku 1995, tj. předpokládaného prvního roku provozu ENS, a že s ohledem na reálnou sílu dotčených železničních podniků na relevantních trzích a na jejich stávající a potenciální zákaznickou základnu bylo pravděpodobné, že se tržní podíl bude zvyšovat. Komise má tedy za to, že je oprávněna se domnívat, že dohody ENS vylučují nebo značně omezují možnost hospodářské soutěže.

88 Spojené království jako vedlejší účastník řízení tvrdí, že vymezení relevantních trhů, jak je provedla Komise, bylo uměle zúžené. Zaprvé, zeměpisný trh by měl zahrnovat celé Spojené království, Francii, Belgie, Nizozemsko, Lucembursko a Německo. Zadruhé, skutečnost, že relevantní trhy zahrnují různé druhy dopravy, je zohledněna pouze v té části rozhodnutí, která se týká udělení výjimky podle čl. 85 odst. 3 Smlouvy. Konečně, podle Spojeného království účastníci dohody, jejichž podíl na trhu je menší než 10 %, obecně nevykonávají žádnou moc nad trhem, ať jsou jejich obraty jakkoli významné, takže pokud podíl nepřesahuje tuto prahovou hodnotu, musely by být dány zvláštní okolnosti, aby byl protisoutěžní cíl nebo účinek předmětné dohody dostatečně škodlivý nebo citelný.

89 Komise odpovídá, že tvrzení Spojeného království, podle kterého pouze tržní podíl ve výši 10 % může odůvodňovat použití čl. 85 odst. 1 Smlouvy, nemá žádnou oporu v judikatuře.

Závěry Soudu

90 Úvodem je třeba poznamenat, že pro účely posouzení dopadu dohod ENS na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy vymežila Komise v napadeném rozhodnutí dva relevantní trhy služeb: trh přepravy osob, které cestují v rámci výkonu povolání a pro které pravidelná letecká doprava a vysokorychlostní železniční doprava představují vzájemně zastupitelné druhy dopravy („intermodální“ trh služebních cest), a trh přepravy osob, které cestují ve svém volném čase a v jejichž případě vzájemně zastupitelné druhy dopravy zahrnují leteckou dopravu v ekonomické třídě, vlak, autobus a popřípadě osobní automobil („intermodální“ trh turistických cest) (viz body 26 a 27 rozhodnutí).

91 Komise dále s odkazem na rozsudek Soudního dvora ze dne 11. dubna 1989, *Ahmed Saeed Flugreisen a Silver Line Reisebüro* (66/86, Recueil, s. 803), soudí, že relevantní zeměpisný trh by se měl omezovat na trasy, které má ENS skutečně obsluhovat (body 28 a 29 rozhodnutí), jmenovitě:

- Londýn–Amsterdam,

- Londýn–Frankfurt/Dortmund,
- Paříž–Glasgow/Swansea,
- Brusel–Glasgow/Plymouth.

92 Vzhledem k tomu, že žalobkyně toto vymezení zeměpisného trhu nezpochybnily, měly být dohody ENS posuzovány pouze na základě čtyř výše uvedených samostatných zeměpisných trhů a pouze v rámci intermodálního trhu zahrnujícího různé dopravní prostředky, jako jsou vlaky, letadla, autobusy a motorová vozidla. Z tohoto hlediska je tedy třeba přezkoumat, zda Komise správně vyhodnotila tržní podíly ENS, aby mohla dojít k závěru, že dohody ENS budou mít značný vliv na obchod mezi členskými státy, majíc na paměti, že podle oznámení žalobkyň tyto tržní podíly nepřesáhnou kritickou prahovou hodnotu 5 % a že budou v každém případě nevýznamné.

93 V tomto ohledu Soud uvádí, že napadené rozhodnutí neobsahuje žádnou zmínku o tržních podílech ENS, ani o podílech jakýchkoli jiných provozovatelů soutěžících s ENS a rovněž působících na jednotlivých intermodálních trzích, které Komise označila jako relevantní trhy pro účely použití čl. 85 odst. 1 Smlouvy. I za předpokladu, že – na rozdíl od tvrzení žalobkyň – dohody ENS omezují hospodářskou soutěž, tak Soud vzhledem k neexistenci jakýchkoli prvků rozboru relevantního trhu v napadeném rozhodnutí není schopen posoudit, zda domnělá omezení hospodářské soutěže mají značný vliv na obchod mezi členskými státy, a spadají tak do působnosti čl. 85 odst. 1 Smlouvy, zejména s ohledem na hospodářskou soutěž mezi jednotlivými druhy dopravy, která podle rozhodnutí samotného charakterizuje oba dotčené trhy.

94 Komise se až ve fázi řízení před Soudem poprvé odvolala na oznámení zúčastněných stran na podporu svého tvrzení, že „dokonce i na základě zdrženlivých – a z povahy věci proto restriktivních – odhadů ENS, které jsou založeny na užším vymezení trhu, činí tržní podíl Night Services 7 % v segmentu služebních cest a 8 % v segmentu turistických cest“. Navíc až v průběhu písemné části řízení poprvé uplatnila, že pokud jde o služební cesty, tržní podíl ENS je třeba počítat spíše na základě časných ranních a pozdních večerních letů než na základě všech letů, které jsou k dispozici za celý den na určité trase, a tento podíl je tedy ve skutečnosti mnohem významnější.

95 I když podle ustálené judikatury Komise není povinna v odůvodnění rozhodnutí, která přijímá za účelem uplatňování pravidel hospodářské soutěže, zabývat se všemi skutkovými a právními otázkami, jakož i úvahami, které ji vedly k přijetí takového rozhodnutí, nic to nemění na tom, že je povinna na základě článku 190 Smlouvy uvést alespoň skutečnosti a úvahy, které mají zásadní význam v systematice jejího rozhodnutí, a umožnit tak soudu Společenství a zúčastněným stranám, aby se seznámili s okolnostmi, za kterých použila Smlouvu (rozsudek Soudního dvora ze dne 17. ledna 1995, Publishers Association v. Komise, C-360/92 P, Recueil, s. I-23, bod 39; rozsudky Soudu ze dne 27. listopadu 1997, Kaysersberg v. Komise, T-290/94, Recueil, s. II-2137, bod 150, a ze dne 19. února 1998, DIR International Film a další v. Komise, T-369/94 a T-85/95, Recueil, s. II-357, bod 117). Z judikatury dále vyplývá, že s výjimkou mimořádných okolností musí rozhodnutí ve svém znění obsahovat odůvodnění a nemůže být poprvé a a posteriori objasněno před soudem (rozsudky Soudu ze dne 2. července 1992, Dansk Pelsdyravlerforening v. Komise, T-61/89, Recueil, s. II-1931, bod 131, ze dne 21. března 1996, Farrugia v. Komise, T-

230/94, Recueil, s. II-195, bod 36, a ze dne 12. prosince 1996, Rendo a další v. Komise, T-16/91 RV, Recueil, s. II-1827, bod 45).

⁹⁶ Z výše uvedené judikatury vyplývá, že jestliže je rozhodnutí Komise, kterým se uplatňuje čl. 85 odst. 1 Smlouvy, stíženo závažnými opomenutími, jako je absence údaje o tržních podílech dotčených podniků, nemůže je Komise napravit tím, že bude poprvé před Soudem uplatňovat údaje a další prvky svého rozboru, které umožňují konstatovat, že základní podmínky pro použití čl. 85 odst. 1 v skutku jsou v projednávaném případě splněny, ledaže by šlo o prvky jejího rozboru, které nebyly v průběhu předchozího správního řízení zpochybněny žádným z účastníků řízení.

⁹⁷ Z odhadů, které předložily žalobkyně v oznámení, vyplývá, že se očekávalo, že tržní podíl ENS nepřekročí 4 %, a že pouze při použití výpočtu založeného na užší definici trhu mohl tento podíl popřípadě dosáhnout 7 % v segmentu služebních cest, respektive 8 % v segmentu turistických cest (viz bod 2.1.2 shrnutí oznámení), přičemž ani v takovém případě by neměl významný dopad na hospodářskou soutěž. Z toho je zřejmé, že pokud jde o vliv dohod ENS na obchod mezi členskými státy, žalobkyně a Komise nevycházely ze stejného předpokladu, protože žalobkyně se domnívaly, že předmětné dohody nemají významný vliv na obchod uvnitř Společenství. V důsledku toho byla Komise povinna poskytnout dostatečné odůvodnění pro své tvrzení, že dohody ENS mají značný vliv na obchod mezi členskými státy.

⁹⁸ Je třeba dodat, že i za předpokladu, že by se Komise mohla poprvé před Soudem dovolávat údajů a jiných prvků svého rozboru, aby prokázala opodstatněnost svého rozhodnutí, nic to nemění na tom, že závěry, které vyvozuje z oznámení stran (viz výše bod 94), jsou nesprávné. Z tabulky 17 uvedené na straně 26 oznámení totiž vyplývá, že tržní podíl ENS v segmentu služebních cest měl být na všech dotčených trasách nižší než 5 %:

- Londýn–Amsterdam: 3 %,
- Londýn–Frankfurt/Dortmund: 3 %,
- Paříž–Glasgow/Swansea: 4 %,
- Brusel–Glasgow/Plymouth: 1 %

⁹⁹ Z téže tabulky 17 uvedené v oznámení stran vyplývá, že v segmentu turistických cest byl pouze u dvou ze čtyř tras obsluhovaných ENS očekáván tržní podíl vyšší než 5 %, avšak ani zde neměl dosahovat prahové hodnoty 8 %, kterou uvádí Komise:

- Londýn–Amsterdam: 7 %,
- Londýn – Frankfurt/Dortmund: 6 %,
- Paříž–Glasgow/Swansea: 4 %,
- Brusel–Glasgow/Plymouth: 4 %

¹⁰⁰ Krom toho z oznámení vyplývá, že tržní podíl ENS v segmentu turistických cest pravděpodobně zůstane stabilní, anebo že dokonce klesne vzhledem k prognóze růstu trhu jako celku a s ohledem na omezené možnosti ENS zvyšovat svou kapacitu. Avšak i když je pravda, jak již bylo připomenuto, že Komise nebyla povinna zabývat se všemi skutkovými a právními otázkami vznesenými v průběhu správního řízení před přijetím napadeného rozhodnutí, tato posledně jmenovaná úvaha předložená oznamujícími stranami představovala zásadní součást jejich argumentu, že dohody ENS mají nevýznamný vliv na obchod mezi členskými státy. Není tedy možné

dospět k závěru, jak uplatňuje Komise, že podle oznámení činí podíl ENS na trhu turistických cest 8 %, ani že přesahuje 5 %.

¹⁰¹ V tomto ohledu je třeba zdůraznit, že je sice pravda, že v bodě 2.1.2 shrnutí oznámení a v bodě II.4.c.5.2.(d) oznámení strany mimo jiné uvedly, že tržní podíl ENS by mohl případně dosáhnout 7 % v segmentu služebních cest a 8 % v segmentu turistických cest, avšak současně bylo vysvětleno, že tyto tržní podíly by platily pouze při užším vymezení trhu, založeném na dopravě „z města do města“ („city to city flows“), a při vyloučení zbytkové hospodářské soutěže ze strany autobusů a automobilů. Krom toho se tyto odhady oznamujících stran vztahovaly na průměrné tržní podíly na globálním zeměpisném trhu, a nikoliv na čtyři trasy, které měla ENS skutečně obsluhovat a na které Komise pohlížela jako na samostatné relevantní zeměpisné trhy, v jejichž rámci by dohody ENS měly být posuzovány. Z uvedeného vyplývá, že jelikož napadené rozhodnutí zaprvé vymezilo relevantní trhy nikoli na základě dopravy „z města do města“, ale na základě dopravních toků zahrnujících více než jednu destinaci (například z Paříže do Glasgowu a Swansea), zadruhé nevyloučilo ze své definice trhu zbytkovou hospodářskou soutěž ze strany automobilů a autobusů a zatřetí neposuzovalo účinky dohod ENS na základě globálního zeměpisného trhu, nýbrž na základě trhů čtyř tras, které měla ENS skutečně obsluhovat, Komise nebyla oprávněna vycházet ze zmíněných tržních podílů ve výši 7 % a 8 %.

¹⁰² Každopádně i kdyby, jak bylo konstatováno, podíl ENS na trhu přepravy turistů skutečně přesahoval 5 % na některých trasách, takže by dosahoval 7 % na trase Londýn–Amsterdam a 6 % na trase Londýn–Frankfurt/Dortmund (viz výše bod 94), je namístě připomenout, že podle judikatury se dohoda může vymykat zákazu uvedenému v čl. 85 odst. 1 Smlouvy, jestliže má pouze nevýznamný vliv na trh vzhledem ke slabému postavení, které zaujímají zúčastněné strany na trhu s dotčenými výrobky nebo službami (rozsudek Soudního dvora ze dne 9. července 1969, Völk, 5/69, Recueil, s. 295, bod 7). Pokud jde o kvantitativní aspekt ovlivnění trhu, Komise uplatňuje, že v souladu s jejím výše uvedeným sdělením o méně významných dohodách se čl. 85 odst. 1 na dohodu vztahuje, jestliže tržní podíl smluvních stran této dohody dosahuje 5 %. Nicméně Soud konstatuje, že na základě pouhé skutečnosti, že tato prahová hodnota může být dosažena či dokonce překročena, nelze s jistotou vyvodit závěr, že dohoda spadá do působnosti čl. 85 odst. 1 Smlouvy. Bod 3 uvedeného sdělení totiž uvádí, že „kvantitativní vymezení pojmu významný, které Komise navrhuje, nemá absolutní hodnotu“ a že „v jednotlivých případech mohou mít dohody mezi podniky, které tyto prahové hodnoty překračují [...], pouze zanedbatelný vliv na obchod mezi členskými státy nebo na hospodářskou soutěž, v důsledku čehož nebudou spadat do působnosti čl. 85 odst. 1“ (viz rovněž výše uvedený rozsudek Langnese-Iglo v. Komise, bod 98). Krom toho je vhodné uvést, i když čistě informativně, že tato analýza je potvrzena sdělením Komise z roku 1997 o méně významných dohodách (Úř. věst. 1997, C 372, s. 13), které nahrazuje výše uvedené sdělení Komise ze dne 3. září 1986 a podle něhož i dohody, které nejsou méně významné, mohou uniknout zákazu kartelových dohod z důvodu svého výlučně příznivého vlivu na hospodářskou soutěž.

¹⁰³ Za těchto okolností se Soud domnívá, že jestliže horizontální dohody uzavřené mezi podniky, jako je tomu v projednávaném případě, dosahují nebo jen velmi slabě přesahují prahovou hodnotu 5 %, kterou sama Komise považuje za kritickou hodnotu, jež odůvodňuje použití čl. 85 odst. 1 Smlouvy, Komise musí dostatečně odůvodnit, proč podle jejího názoru tyto dohody spadají do působnosti zákazu podle

čl. 85 odst. 1 Smlouvy. Tato povinnost odůvodnění je tím naléhavější v projednávané věci, která se vyznačuje tím, jak uvedly žalobkyně ve svém oznámení, že ENS musí působit na trzích, které jsou do značné míry ovládnuty jinými druhy dopravy, například leteckou dopravou, a tím, že dojde-li ke zvýšení poptávky na relevantních trzích, podíly ENS na trhu se vzhledem k jejím omezeným možnostem zvyšovat kapacitu buď sníží, anebo zůstanou na stejné úrovni. Takové odůvodnění je v projednávaném případě nezbytné také vzhledem k tomu, že dohoda, jak Soudní dvůr rozhodl ve výše uvedeném rozsudku *Musique Diffusion Française a další v. Komise*, může mít značný vliv na obchodní toky mezi členskými státy i v případě, že tržní podíly zúčastněných podniků nepřesahují 3 %, jestliže jsou tyto tržní podíly vyšší než podíly většiny jejich konkurentů (bod 86).

104 Soud konstatuje, že v projednávané věci takové odůvodnění chybí.

105 Z předcházejícího vyplývá, že napadené rozhodnutí neobsahuje odůvodnění, které by soudem Společenství umožnilo vyslovit se k podílům, které drží ENS na jednotlivých relevantních trzích, a tudíž k tomu, zda dohody ENS mají značný vliv na obchod mezi členskými státy, takže rozhodnutí musí být z tohoto důvodu zrušeno.

Druhá část: k posouzení omezujících účinků dohod ENS vůči hospodářské soutěži

Argumentace účastníků řízení

106 Žalobkyně tvrdí, že dohody ENS neomezují hospodářskou soutěž ani mezi zakládajícími podniky, ani mezi zakládajícími podniky a ENS, ani vůči třetím osobám, a že z existence sítí společných podniků na železničním trhu nevyplývá žádné posílení domnělých omezení hospodářské soutěže. Krom toho žalobkyně tvrdí, že příznivé účinky dohod ENS převažují nad jakýmkoli údajnými omezeními, která by z těchto dohod mohla vyplývat. Rozhodnutí tedy trpí nedostatkem odůvodnění, nebo přinejmenším zjevně nesprávným posouzením.

107 Zaprvé, pokud jde o omezení hospodářské soutěže mezi zakládajícími podniky a mezi těmito podniky a ENS, žalobkyně uplatňují, že s ohledem na zásadní obtíže, kterým čelí železniční podniky a ENS, nelze tvrdit, že by se na dotčených trzích mohla objevit jakákoli významná hospodářská soutěž mezi železničními podniky v nových službách, které má nabízet ENS. V tomto ohledu se ENS a EPS dovolávají dopisu Lazard Brothers společnosti BR ze dne 27. dubna 1992 (příloha 7 oznámení), ze kterého vyplývá, že žádný z železničních podniků by sám tato rizika nepodstupoval, což Komise ve svém rozhodnutí uznala. Krom toho akvizice kolejových vozidel s sebou nese řadu pevných nákladů v takové výši, že by podnik mohl dosáhnout zisku jen za podmínky, že by dokázal zvýšit výstup na takový minimální objem, s nímž počítá ENS. Jednotlivě by žádný z železničních podniků nebyl s to zvýšit objem svých služeb tak, aby dosáhl tohoto minima.

108 V tomto ohledu UIC a NS dodávají, že nemůže dojít k omezení potenciální hospodářské soutěže mezi smluvními stranami dohod ENS, protože podle směrnice 91/440 žádný z železničních podniků nemůže sám obsluhovat žádnou z dotčených tras, nýbrž musí být součástí mezinárodního seskupení. Například trasu Londýn–Amsterdam by nemohly obsluhovat SNCF a EPS bez účasti NS. Vzhledem k tomu, že EPS a NS jsou „obligatorními obchodními partnery“ ve všech mezinárodních seskupeních, která obsluhují tuto trasu, doplňková účast SNCF, která není stávajícím ani potenciálním konkurentem NS nebo EPS na dotčené trase, tedy nemůže zakládat omezení hospodářské soutěže. Pokud jde o skutečnost, že ENS

obsluhuje trasu, kde jednou z destinací je Belgie, aniž by se belgická železniční společnost SNCB účastnila dohod ENS, žalobkyně zdůrazňují, že skutečnost, že SNCB dodává ENS „nezbytné služby“, vyplývá z čistě obchodního rozhodnutí, a nikoliv z povinnosti uložené právem Společenství.

109 Z toho, že čtyři železniční trasy obsluhované ENS je třeba považovat za čtyři různé zeměpisné trhy (rozhodnutí, bod 29), vyplývá rovněž, že je třeba mít za to, že tyto čtyři spoje mezi sebou nesoutěží, takže kombinované provozování těchto čtyř spojů v rámci jediného seskupení nepředstavuje omezení hospodářské soutěže.

110 Tvrzení Komise, že dohody ENS omezují hospodářskou soutěž mezi účastníky těchto dohod a novými železničními podniky, včetně dceřiných společností stávajících podniků, je neopodstatněné. Pokud jde o nové podniky, je tato úvaha pro přezkum možného omezení hospodářské soutěže mezi zúčastněnými podniky irelevantní. Tvrzení, že zakládající podniky by mohly v jiných zemích obsluhovaných ENS, než ve kterých mají sídlo, zřizovat dceřiné společnosti, které by mohly získat status „železničních podniků“ ve smyslu směrnice 91/440 a s nimiž by každý z dotčených železničních podniků mohl provozovat noční dopravu prostřednictvím seskupení, kterého by se neúčastnil žádný jiný účastník ENS, je hypotetické. Žádný z železničních podniků účastnících se ENS takové dceřiné společnosti nemá. Navíc tyto podniky nemají možnost zakládat dceřiné společnosti se statusem železničních podniků v členských státech, kde jsou usazeny jiné železniční podniky, přinejmenším do doby, než budou provedeny dva návrhy směrnic, které doplňují právní rámec směrnice 91/440. Mimoto i kdyby takový právní rámec již existoval, bylo by z obchodního hlediska zcela nerealistické se domnívat, že například DB založí vlastní železniční podnik v Nizozemsku, aby zde spolu s EPS provozovala noční vlakový spoj mezi Spojeným královstvím a Amsterdamem bez zapojení NS. Závěry Komise jsou každopádně o to spornější, že spolupráce v rámci ENS není exkluzivní, neboť žádné ustanovení dohod ENS nebrání smluvním stranám účastnit se seskupení, které bude s ENS soutěžit.

111 SNCF v protikladu k tvrzení Komise dodává, že jednotlivé železniční podniky nemají možnost založit dceřinou společnost v jiném členském státě, aby s ní vytvořily seskupení, protože v členských státech existují zákonné monopoly a Rada nepřijala žádný právní předpis, který by takové právo usazování přiznával. Krom toho skutečnost, že se několik železničních podniků účastní dohod ENS, nemá žádné důsledky, protože tyto podniky působí v rozdílných sítích, a proto si na žádném z ostatních uvažovaných zeměpisných trhů nekonkurují. Závěrem SNCF zdůrazňuje, že finanční rizika spojená se založením ENS nemůže nést jediný podnik, což připouští i Komise v bodě 63 svého rozhodnutí.

112 Stejně tak argument Komise, podle kterého by každý železniční podnik mohl vystupovat jako „provozovatel železniční dopravy“ vně území státu, v němž je usazen, na základě toho, že by nezbytné služby nakupoval od příslušných železnic, vychází z nerealistického popisu trhu a je neslučitelný s regulačním rámcem směrnice 91/440. Neexistuje žádný důvod se domnívat, že by například DB měla zájem vytvářet zvláštní strukturu a vyjednávat o přístupových právech se správcem britské infrastruktury, SNCF a NS, aby zřídila noční vlakový spoj mezi Amsterdamem a Londýnem. Takové jednání by v každém případě bylo z obchodního hlediska neproveditelné, protože žádný z účastníků dohod ENS k tomu nemá potřebné finanční a obchodní prostředky.

- 113 Úvahy Komise rovněž vycházejí z tržního modelu, který se neslučuje s režimem směrnice 91/440. Tím, že Komise uměle rozlišuje mezi železničními podniky a hypotetickou novou kategorií účastníků trhu nazývanou „provozovatelé dopravy“, totiž vytváří práva přístupu a tranzitu, která tato směrnice nestanoví. Výklad Komise by navíc vedl k závěru, že vytvoření jakéhokoliv mezinárodního seskupení automaticky omezuje hospodářskou soutěž jednoduše proto, že by jeho účastníci bývali mohli založit také jiné seskupení. Takové úvahy jsou tím spíše nepřijatelné, že znemožňují účastnickým železničním podnikům určit, jak budou služby ENS uspořádány po vypršení udělené výjimky, což odrazuje železniční podniky ve Společenství od plánování inovačních služeb v oblasti mezinárodní dopravy.
- 114 Zadruhé, pokud jde o údajné omezení přístupu třetích osob (body 46 až 48 napadeného rozhodnutí), žalobkyně tvrdí, že analýza Komise je nesprávná jak ze skutkového, tak z právního hlediska. Zprvé, možnost, že budou vyloučeny třetí osoby, by bylo třeba zkoumat ve vztahu k dotčeným intermodálním trhům, na kterých bude společný podnik působit a pro něž podle bodů 26 a 27 rozhodnutí existují jiné, vzájemně zastupitelné druhy dopravy. Avšak dotyčná analýza vychází z jiného vymezení trhu, konkrétně z trhu nezbytných železničních služeb, který se liší od vymezení výslovně přijatého v rozhodnutí.
- 115 Zadruhé, posouzení Komise je založeno na nesprávném předpokladu, že ENS by měla být považována za „provozovatele dopravy“, kterému zakládající podniky dodávají železniční služby. Avšak ENS není provozovatelem dopravy, nýbrž mezinárodním seskupením železničních podniků ve smyslu směrnice 91/440, které bylo založeno proto, aby jeho zakládajícím podnikům bylo umožněno poskytovat služby mezinárodní přepravy osob podle čl. 10 odst. 1 směrnice. Skutečnost, že zakládající podniky zvolily seskupení ve formě společnosti, je v této souvislosti pro právní status ENS irelevantní. Poněvadž tedy zakládající podniky samy poskytují přepravní služby cestujícím prostřednictvím dotyčného seskupení, nemůže zde na rozdíl od tvrzení Komise existovat nějaký předcházející trh pro poskytování železničních služeb provozovatelům a další odlišný trh, na kterém působí ENS, jak se uvádí v rozhodnutí. Každopádně závěry Komise spočívají na nesprávném předpokladu, že každý „provozovatel dopravy“ jakéhokoliv druhu (například hotelový řetězec) je oprávněn požadovat poskytnutí lokomotiv.
- 116 Zatřetí, argument Komise je založen na nesprávném předpokladu, že EPS je dceřiná společnost plně vlastněná společností BR nebo správcem britské infrastruktury, kterým je společnost Railtrack, a že má ve Spojeném království dominantní postavení, zatímco ve skutečnosti BR převedla společnost EPS na vládu Spojeného království (viz výše bod 11) a její postavení ani zdaleka není na žádném trhu dominantní. EPS upozornila Komisi ve svém dopise ze dne 30. června 1994 (příloha 9 její žaloby), že není ani vlastníkem, ani správcem infrastruktury a že má přístup pouze k vyhrazeným časovým úsekům, které potřebuje v železniční síti Spojeného království, přičemž tyto časové úseky představují pouze malou část časových úseků na předemných trasách. EPS též zaměstnává jen malý počet železničních zaměstnanců a vlastní pouze malou flotilu lokomotiv. Z toho vyplývá, že nemá dominantní postavení, co se týče přístupu k infrastruktuře ve Spojeném království.
- 117 Začtvrté Komise nevysvětlila, proč údajná hospodářská síla účastnických železničních podniků představuje jako taková překážku pro přístup třetích osob na trh. Argument vycházející z existence stávajících nebo potenciálních konkurentů a z újmy, kterou by způsobily údajné zvláštní vztahy mezi železničními podniky a

ENS hospodářské soutěži na navazujících trzích, je spekulativní. I kdyby lokomotivy vlastnily pouze dotčené železniční podniky a i kdyby všechny z nich odmítly dodat lokomotivy novému provozovateli, dopad na správně vymezené relevantní trhy by byl minimální. Podle směrnice 91/440 jsou účastnické železniční podniky jako správci infrastruktury v každém případě povinny poskytovat třetím osobám určité služby. Navíc akvizice lokomotiv (zejména ojetých) prostřednictvím operativního nebo finančního leasingu či jiným způsobem nepředstavuje pro třetí osoby náročnou investici a neexistuje žádný důkaz pro tvrzení Komise, že pouze dotčené železniční podniky vlastní lokomotivy, anebo že jakýkoli nový provozovatel by měl potíže s jejich obstaráním. Krom toho je možné přizpůsobit stávající lokomotivy pro provoz v tunelu pod Lamanšským průlivem namísto objednání nových nebo speciálních lokomotiv. V každém případě, pouhá skutečnost, že založení společného podniku vyžaduje některé velké kapitálové investice, nemůže být považována za překážku vstupu na trh. Pokud jde o zmínku, kterou Komise činí ve svém připsu a která se týká vylučujících účinků vyplývajících ze smlouvy o užívání tunelu pod Lamanšským průlivem, žalobkyně namítají, že této smlouvě udělila Komise výjimku podle čl. 85 odst. 3 Smlouvy, a zdůrazňují, že časové úseky, které bude ENS používat, budou započítány do kvóty, která byla smlouvou o Eurotunnelu vyhrazena pro SNCF a BR, takže se nesníží počet časových úseků dostupných třetím osobám.

118 Zatřetí, pokud jde o omezující účinky způsobené existencí sítě společných podniků, žalobkyně zdůrazňují, že tyto další společné podniky působí na jiných trzích výrobků a služeb – konkrétně na trhu kombinované přepravy zboží a na trhu přepravy vozidel po železnici – než jsou trhy, na kterých bude působit ENS, a že nevykonávají konkurenční, ba dokonce ani doplňkové činnosti. Rozhodnutí neobsahuje žádnou analýzu, která by ukazovala, jak by domnělá existence sítě společných železničních podniků mohla mít významný vliv na hospodářskou soutěž na trhu osobní dopravy, a je navíc neslučitelné se zásadami stanovenými ve sdělení Komise z roku 1993.

119 Konečně, pokud jde o celkové posouzení účinků dohod ENS, ENS a EPS uplatňují, že podle ustálené judikatury Soudního dvora (rozsudky Soudního dvora ze dne 30. června 1966, LTM, 56/65, Recueil, s. 337; ze dne 13. července 1966, Consten a Grundig v. Komise, 56/64 a 58/64, Recueil, s. 429, výše uvedený rozsudek Metro v. Komise; ze dne 8. června 1982, Nungesser a Eisele v. Komise, 258/78, Recueil, s. 2015; ze dne 28. ledna 1986, Pronuptia, 161/84, Recueil, s. 353, a ze dne 28. února 1991, Delimitis, C-234/89, Recueil, s. I-935) musí být protisoutěžní účinky dohody vyváženy příznivými účinky, které má tato dohoda pro hospodářskou soutěž. Jestliže příznivé účinky pro hospodářskou soutěž převažují nad protisoutěžními účinky a jestliže jsou protisoutěžní účinky nezbytné k provedení dohody, nelze na takovou dohodu pohlížet jako na dohodu, která má za cíl nebo výsledek vyloučení, omezení nebo narušení hospodářské soutěže na společném trhu ve smyslu čl. 85 odst. 1 Smlouvy.

120 V tomto ohledu žalobkyně zastávají názor, že dotčené dohody významným způsobem podporují hospodářskou soutěž na obou relevantních trzích se službami, jak byly definovány v bodech 26 a 27 rozhodnutí. Zvláště, trh přepravy osob cestujících v rámci výkonu povolání do destinací obsluhovaných ENS je ovládán malým počtem leteckých společností, které podle studie mezinárodních toků cestujících (International Passenger Survey) vypracované Office of Population Censuses and Surveys držely v roce 1991 74 % tohoto trhu. Dále ENS ve svém oznámení prokázala, že pravděpodobně může ovládnout 7 % tohoto trhu, zatímco podíl leteckých společností dosáhne 78 %, a že její založení tak do jisté míry zmírní

dominanci leteckých dopravců na trhu. Komise navíc připouští, že na trhu přepravy turistů je situace stejná. Příznivé účinky dotčených dohod pro hospodářskou soutěž by tedy měly převážit nad jakýmkoliv hypotetickým účinkem protisoutěžním.

¹²¹ Komise uvádí, že skutečnost, že účastníci ENS převzali značná obchodní rizika a museli nést vysoké náklady, neznamená, že není pravděpodobná významná hospodářská soutěž mezi dotčenými železničními podniky na relevantním trhu. Podle Komise má železniční podnik usazený v jednom členském státě právo vytvořit mezinárodní seskupení s jiným železničním podnikem, který je usazen v jiném členském státě, a získat od společnosti Eurotunnel, která je správcem infrastruktury, časové úseky nezbytné pro průjezdy tunelem pod Lamanšským průlivem, a tak provozovat mezinárodní dopravu (rozhodnutí, bod 42). Mimoto každý železniční podnik, který je smluvní stranou dohody ENS, je oprávněn sám převzít úlohu „provozovatele dopravy“ a založit dceřinou společnost, která může na základě koupě nezbytných železničních služeb od příslušných železničních podniků taktéž poskytovat služby mezinárodní dopravy (rozhodnutí, body 43 a 44). Žalobkyně tím, že provozování a prodej těchto služeb světily svému společnému podniku ENS, značně omezily možnosti hospodářské soutěže na dotčeném trhu (rozhodnutí, bod 45). Konečně, rozhodnutí německého železničního podniku DB vytvořit společný podnik se švýcarskými a rakouskými železnicemi za účelem poskytování noční dopravy mezi švýcarskými, německými a rakouskými městy ukazuje, že možnost, aby železniční podnik, který je smluvní stranou dohod ENS, založil dceřinou společnost ve Spojeném království nebo v jiných členských státech za účelem nabízení noční vlakové dopravy, není ani nereálná, ani iluzorní.

¹²² Co se týče argumentu, že každá ze žalobkyň je obligatorním obchodním partnerem pro provozování tras obsluhovaných ENS, Komise namítá, že ENS není železničním podnikem ve smyslu směrnice 91/440, nýbrž „provozovatelem dopravy“, který nakupuje nezbytné železniční služby od železničních podniků. Krom toho skutečnost, že linka Brusel–Glasgow/Plymouth měla být provozována ENS, přestože SNCB není smluvní stranou dohody, prokazuje, že účast všech čtyř železničních podniků usazených v dotčených členských státech nepředstavuje podmínku sine qua non pro provozování dotčených služeb.

¹²³ V souvislosti s argumentem žalobkyň, že dotčené železniční podniky by nemohly v jednotlivých členských státech založit dceřiné společnosti se statutem železničních podniků, a vytvořit tak další mezinárodní seskupení, která by soutěžila s ENS, Komise uplatňuje, že neexistuje žádná právní překážka, která by železničním podnikům bránila ve výkonu jejich práva na usazování v jiných členských státech. Zásada svobody usazování podle článku 52 Smlouvy nabyla plné účinnosti na konci přechodného období; skutečnost, že v době, kdy bylo vydáno napadené rozhodnutí, Rada dosud nepřijala návrh směrnice o vydávání licencí železničním podnikům, je proto irelevantní, neboť cílem takové směrnice je pouze usnadnit výkon práva usazování, a nikoliv toto právo udělit (rozsudek Soudního dvora ze dne 21. června 1974, Reyners, 2/74, Recueil, s. 631).

¹²⁴ Pokud jde o argument žalobkyň, že právní rámec vytvořený směrnicí 91/440 neumožňuje železničním podnikům založit dceřinou společnost v postavení provozovatele dopravy, Komise zdůrazňuje, že je sice pravda, že tato směrnice se použije pouze na železniční podniky, jejichž hlavní podnikatelskou činností je železniční přeprava zboží a/nebo osob, přičemž tyto podniky musejí zajišťovat trakci (článek 3), to však nic nemění na tom, že provozovatelé dopravy, kteří sami nemají

status železničních podniků ve smyslu článku 3 směrnice, a kteří tedy nepoživají práva na přístup k železniční infrastruktuře, mohou přesto nabízet služby nebo přepravu zboží po železnici tím způsobem, že získají trakční služby a přístup k železniční infrastruktuře od železničních podniků. Právě tímto způsobem funguje ACI v oblasti kombinované dopravy, respektive ENS v oblasti osobní dopravy.

125 Komise zdůrazňuje, že toto stanovisko již uvedla v dopisech, které zaslala oznamujícím stranám dne 29. října 1993 (žalobní odpověď, příloha 4) a dne 28. února 1994, a dodává, že prezident ENS po konzultaci s železničními podniky, které jsou účastníky ENS, zaslal dne 13. dubna 1994 Komisi dopis (žalobní odpověď, příloha 6), v němž potvrdil jejich souhlas s poskytováním nočních služeb konkurentům ENS na týchž trasách.

126 Pokud jde o skutečnost, že dohody ENS neobsahují žádnou výhradní doložku, a že tedy dotčeným železničním podnikům nebrání, aby zakládaly různá mezinárodní seskupení, která by mohla ENS konkurovat, Komise zdůrazňuje, že taková hypotéza je vysoce nepravděpodobná vzhledem k tomu, že v průběhu správního řízení dotčené železniční podniky trvaly na nutnosti spojit své zkušenosti a finanční zdroje pro zajištění obchodního úspěchu ENS.

127 Komise dále odmítá žalobní důvod, podle kterého špatně posoudila omezující účinky dohod ENS na třetí osoby, a v této souvislosti odkazuje na body 46 a 48 napadeného rozhodnutí. Založení ENS sice nijak neomezuje přístup třetích osob k jiným druhům dopravy, které jsou vzájemně zastupitelné se službami nabízenými ENS, mohl by však být narušen přístup železničních podniků a provozovatelů dopravy k železničnímu segmentu dotčeného trhu, jelikož ENS se skládá z mocných železničních podniků, které kontrolují jak užívání železniční infrastruktury, tak poskytování trakčních služeb. Podle Komise není nutné, aby se překážka v přístupu na trh týkala každého ze segmentů takového smíšeného trhu, o jaký jde v projednávané věci. Dodává, že skutečnost, že na smlouvu o Eurotunelu podepsanou mezi společnostmi Eurotunnel, BR a SNCF se vztahuje rozhodnutí o výjimce podle čl. 85 odst. 3 Smlouvy, nemění nic na relevanci posouzení hospodářského postavení EPS a SNCF, které drží 75 % časových úseků vyhrazených pro mezinárodní vlaky v tunelu pod Lamanšským průlivem.

128 Pokud jde o omezení hospodářské soutěže vyplývající z dodávání nezbytných železničních služeb ENS, Komise uznává, že pokud jde o poskytování časových úseků na trati, mají mezinárodní seskupení podle směrnice právo získat přístup k infrastruktuře přímo od správců infrastruktury. To však neplatí pro provozovatele dopravy ohledně poskytování časových úseků, dodávek trakčních služeb či poskytování kvalifikovaného personálu. Vzhledem ke skutečnosti, že trakci mohou zajišťovat pouze železniční podniky a že tyto podniky mají k dispozici jednak speciální lokomotivy určené k provozu v tunelu pod Lamanšským průlivem, jednak kvalifikovaný personál nezbytný k jejich provozu, se lze oprávněně domnívat, že hospodářské subjekty, které by se pokoušely takové služby získat, by byly znevýhodněny, pokud by je nezískaly za nediskriminačních podmínek od mateřských společností ENS.

129 V souvislosti s účastí zakládajících podniků v síti společných podniků Komise uvádí, že tato síť se týká provozování nákladní a osobní dopravy: konkrétně se jedná o podnik Intercontainer, ve kterém mají podíl všechny oznamující strany, podnik ACI, založený společnostmi BR, SNCF a Intercontainer, a konečně podnik Autocare Europe. Argument, že společné podniky v oblasti kombinované přepravy zboží

a železniční přepravy motorových vozidel nemají žádný vliv na noční přepravu osob, jakou provozuje ENS, je nepodložený, protože podle sdělení z roku 1993 je hospodářská soutěž narušena nejzávažnějším způsobem, jestliže podniky, které spolu soutěží ve stejném odvětví s oligopolní strukturou, založí řadu společných podniků pro poskytování doplňkových nebo nesouvisejících výrobků či služeb.

130 Komise konečně zpochybňuje argument, podle kterého judikatura citovaná žalobkyněmi dokazuje, že je povinna uplatnit „pravidlo rozumu“ („rule of reason“) a posoudit pozitivní a negativní účinky dotčené dohody pro hospodářskou soutěž. Takový přístup je vyžadován pouze v kontextu čl. 85 odst. 3 Smlouvy, a nikoliv při posuzování omezení hospodářské soutěže podle čl. 85 odst. 1 Smlouvy.

131 Spojené království, jako vedlejší účastník řízení, především uplatňuje, že Komise při použití čl. 85 odst. 1 Smlouvy na dohody ENS opomněla vzít v úvahu hospodářský kontext, a zejména stav hospodářské soutěže, který by na trhu panoval, pokud by tyto dohody neexistovaly. Dohody ENS neomezují hospodářskou soutěž, protože mají umožnit a usnadnit zavedení služby, která v současné době není v provozu a kterou by žádná ze zúčastněných stran nemohla zavést samostatně.

132 Řada pasáží v odůvodnění napadeného rozhodnutí navíc dosvědčuje, že dohody ENS podporují hospodářskou soutěž, že se jedná o novou nabízenou službu, že s touto službou jsou spojena významná finanční rizika, že existují finanční i technické důvody pro spolupráci, konkrétně pro sdílení know-how, a že na návratnost investic je třeba vyčkat několik let (body 59, 61, 63, 64 a 74 až 77 rozhodnutí). Je tedy příznačné, že tato zjištění jsou obsažena pouze v té části rozhodnutí, která se týká výjimky pro dohody ENS, a nikoliv v části týkající se použití čl. 85 odst. 1 Smlouvy.

133 Krom toho sporné rozhodnutí neobsahuje dostatečné vysvětlení, jak spolu mateřské společnosti ENS reálně mohou, nebo by mohly, soutěžit na dotčeném trhu. Sporné rozhodnutí neobsahuje žádný výklad o pravděpodobnosti takové hospodářské soutěže, což dokazuje, že Komise buď neprovedla potřebnou analýzu hospodářského kontextu, nebo nedodržela článek 190 Smlouvy.

134 V odpovědi Spojenému království Komise uplatňuje, že při posuzování dohody je sice třeba přihlížet k jejímu hospodářskému kontextu, to však neznamená, že je třeba uplatnit pravidlo rozumu, pojem, který Soudní dvůr dosud odmítal používat. Tento závěr není popřen rozsudkem Soudního dvora ze dne 15. prosince 1994, DLG (C-250/92, Recueil, s. I-5641), který se týká pouze platnosti vedlejších omezení ve zvláštním kontextu kooperativních podniků, a nelze jej tedy považovat za vyjádření obecné zásady. V důsledku toho je podle Komise nutné vyvážit výhody a nevýhody dohody pro hospodářskou soutěž v souvislosti s udělováním výjimek podle čl. 85 odst. 3 Smlouvy, avšak nikoli pro účely posouzení omezení hospodářské soutěže podle čl. 85 odst. 1 Smlouvy, které bylo na rozdíl od tvrzení Spojeného království v rozhodnutí plně vysvětleno.

Závěry Soudu

135 Soud poznamenává, že podle napadeného rozhodnutí mají dohody ENS omezující účinky pro stávající a potenciální hospodářskou soutěž zaprvé mezi zakládajícími podniky, zadruhé mezi zakládajícími podniky a ENS a zatřetí vůči třetím osobám; kromě toho jsou tato omezení ještě posilována existencí sítě společných podniků, kterou vytvořily zakládající podniky.

136 Soud před přezkumem argumentů účastníků řízení týkajících se správnosti posouzení Komise v souvislosti s omezeními hospodářské soutěže úvodem připomíná, že při posuzování dohody z hlediska čl. 85 odst. 1 Smlouvy je třeba brát v úvahu konkrétní rámec, ve kterém je dohoda uplatňována, a zejména hospodářský a právní kontext, v němž působí dotyčné podniky, povahu služeb, které jsou předmětem dohody, jakož i skutečné podmínky fungování a strukturu dotyčného trhu (výše uvedené rozsudky Soudního dvora Delimitis a DLG, bod 31, rozsudek Soudního dvora ze dne 12. prosince 1995, Oude Luttikhuis a další, C-399/93, Recueil, s. I-4515, bod 10; rozsudek Soudu ze dne 14. května 1997, VGB a další v. Komise, T-77/94, Recueil, s. II-759, bod 140), ledaže se jedná o dohodu zahrnující zjevná omezení hospodářské soutěže, jako je určování cen, rozdělení trhu nebo kontrola odbytu (rozsudek Soudu ze dne 6. dubna 1995, Tréfilunion v. Komise, T-148/89, Recueil, s. II-1063, bod 109). Co se týče posledně uvedeného případu, taková omezení mohou být vyvažována svými údajnými příznivými účinky pro hospodářskou soutěž pouze v rámci čl. 85 odst. 3 Smlouvy, za účelem udělení výjimky ze zákazu stanoveného v odstavci 1 téhož článku.

137 Krom toho je namístě zdůraznit, že podmínky hospodářské soutěže se zkoumají nejen s ohledem na skutečnou hospodářskou soutěž mezi podniky již přítomnými na relevantním trhu, ale i s ohledem na potenciální hospodářskou soutěž, aby se zjistilo, zda vzhledem ke struktuře trhu a hospodářskému a právnímu kontextu, jímž se řídí jeho fungování, existují reálné a konkrétní možnosti, že dotyčné podniky budou navzájem soutěžit nebo že na relevantní trh bude moci vstoupit nový soutěžitel a soutěžit s podniky, které jsou na trhu již usazeny (výše uvedený rozsudek Delimitis, bod 21). V tomto ohledu je namístě dodat, že podle sdělení Komise z roku 1993 o posuzování kooperativních společných podniků z hlediska článku 85 Smlouvy „předpoklad potenciální hospodářské soutěže může být dán pouze v případě, že každý ze zakládajících podniků je schopen sám plnit úkoly, kterými byl pověřen společný podnik, a že tuto schopnost nepozbyl s vytvořením společného podniku. Při zkoumání každého jednotlivého případu je třeba zvolit hospodářsky realistický přístup“ (bod 18 sdělení).

138 Správnost posouzení omezujících účinků dohod ENS, které provedla Komise, je tedy třeba přezkoumat ve světle těchto úvah.

– K omezení hospodářské soutěže mezi zakládajícími podniky

139 Jak vyplývá ze spisu, železniční podniky členských států spolu před přijetím směrnice 91/440 nesoutěžily ani skutečně, ani potenciálně, a to z důvodu existence výlučných práv ve většině členských států, která právně nebo fakticky brání v poskytování služeb mezinárodní přepravy osob a v přístupu k infrastruktuře (vnitrostátní síti). Jak již účastníci řízení zdůraznili, před přijetím této směrnice byly takové služby ve Společenství poskytovány pouze na základě tradičních dohod o spolupráci mezi železničními podniky působícími v jednotlivých dotčených sítích. Avšak po přijetí směrnice 91/440 se podmínky hospodářské soutěže na železničním trhu změnila a železniční podniky působící ve svých vnitrostátních sítích se do jisté míry staly potenciálními konkurenty v oblasti mezinárodní přepravy osob, za předpokladu, že vytvořily „mezinárodní seskupení“ s jinými železničními podniky usazenými v jednotlivých členských státech za účelem poskytování služeb mezinárodní přepravy mezi těmito členskými státy (články 3 a 10 směrnice).

140 Soud konstatuje, že z argumentů Komise vyplývá, že možnost dodávat služby mezinárodní přepravy prostřednictvím mezinárodních seskupení není dostupná pouze

stávajícím železničním podnikům, ale rovněž novým železničním podnikům, včetně dceřiných společností stávajících železničních podniků, a že Komise se právě na základě tohoto předpokladu domnívala, že dohody ENS omezují hospodářskou soutěž mezi zakládajícími podniky vzhledem k tomu, že a) každý z účastníků dohod ENS by mohl vytvořit seskupení buď s podnikem usazeným ve Spojeném království, nebo se svou vlastní britskou dceřinou společností, a soutěžit tak s ENS, b) každý z účastníků dohod ENS by mohl založit zvláštní dceřinou společnost se statutem „provozovatele dopravy“ a nakupovat od účastníků dohod ENS tytéž nezbytné železniční služby, jaké tyto účastníci prodali ENS, a c) každý železniční podnik by mohl sám převzít roli provozovatele dopravy a poskytovat mezinárodní noční vlakovou dopravu tím, že by od dotčených železničních podniků nakupoval nezbytné železniční služby.

141 Pokud jde o možnost každého z účastníků dohod ENS vytvořit mezinárodní seskupení, a to buď s podnikem usazeným ve Spojeném království, nebo se svou vlastní britskou dceřinou společností, a soutěžit tak s ENS, je především nutné připomenout, že jelikož podle článku 10 směrnice 91/440 může být mezinárodní trasa obsluhována pouze mezinárodním seskupením, které tvoří železniční podniky usazené v každé z jednotlivých dotčených zemí, jedinými „obligatorními obchodními partnery“ pro vytvoření takového mezinárodního seskupení na jednotlivých trasách jsou nutně železniční podniky usazené v každém z dotčených členských států. Jak žalobkyně demonstrovaly na příkladu trasy Londýn–Amsterdam, v rozhodné době byly jedinými obligatorními obchodními partnery NS a EPS; skutečnost, že členy seskupení byly rovněž SNCF a DB, tedy nemohla mít žádný dopad na stávající hospodářskou soutěž, protože v kontextu směrnice 91/440 by žádný z těchto dvou železničních podniků nemohl soutěžit s EPS a NS na uvedené trase. Stejně tak je tomu i v případě zbylých třech tras, které má ENS obsluhovat (viz výše bod 9). Z uvedeného vyplývá, že skutečnost, že čtyři předmětné trasy jsou společně provozovány společnostmi EPS, DB, SNCF a NS, nemůže mít za následek značné omezení stávající hospodářské soutěže mezi zakládajícími podniky.

142 Pokud jde o omezení potenciální hospodářské soutěže vyplývající z toho, že každý ze zakládajících podniků by mohl založit dceřiné společnosti v členských státech ostatních zakládajících podniků a vytvořit buď se svými vlastními dceřinými společnostmi, nebo s jinými železničními podniky usazenými v dotčených jiných členských státech mezinárodní seskupení, která by přímo soutěžila s ENS, Soud se domnívá, že toto je hypotéza, která není podložena žádnými skutkovými okolnostmi nebo analýzou struktury relevantního trhu, jež by umožňovaly dospět k závěru, že se jedná o reálnou a konkrétní možnost. Ani napadené rozhodnutí, ani spis totiž neobsahují žádné informace o tom, že existují železniční podniky, které mají v jiných členských státech dceřiné společnosti se statutem železničních podniků, což by dokazovalo skutečný výkon svobody usazování na železničním trhu Společenství.

143 V tomto ohledu je třeba zdůraznit, že v rámci organizačních procesních opatření vyzval Soud Komisi, aby uvedla, zda některé ze železničních podniků usazených v členských státech mají v jiných členských státech dceřiné společnosti se statutem železničních podniků ve smyslu směrnice 91/440, a pokud ano, aby uvedla, které železniční podniky byly založeny po vstupu směrnice 91/440 v platnost. Ve své odpovědi Komise připustila, že jí nejsou známy jiné dceřiné společnosti zřízené zakládajícími podniky ENS ať už před, nebo po přijetí směrnice 91/440, zopakovala nicméně své stanovisko, že článek 52 Smlouvy přímo uděluje právo usazování jakémukoli železničnímu podniku, který o usazení projeví zájem.

144 Soud se domnívá, že tento argument Komise, podle kterého teoreticky neexistuje žádná právní překážka, která by bránila železničním podnikům ve výkonu jejich práva usazování v jiném členském státě, než ve kterém mají své sídlo, nebere v úvahu hospodářský kontext a charakteristické rysy relevantního trhu, jak vyplývají ze spisu, a sám o sobě tedy nepostačuje k prokázání existence omezení potenciální hospodářské soutěže mezi zakládajícími podniky nebo mezi těmito podniky a ENS.

145 Jak již žalobkyně podrobně uvedly ve svých spisech, s ohledem na novost a zvláštní aspekty dotyčných služeb noční železniční dopravy by nebylo realistické, aby zakládající podniky vytvářely další dceřiné společnosti se statutem železničních podniků v jiných členských státech výlučně pro účely založení nového společného podniku, který by soutěžil s ENS. Příliš vysoké investiční náklady na tuto dopravu v tunelu pod Lamanšským průlivem a skutečnost, že provozování jediné železniční trasy nepřináší žádné úspory z rozsahu, na rozdíl od souhrnného provozování čtyř tras společností ENS, ukazují, jak nereálná je potenciální hospodářská soutěž mezi zakládajícími podniky a mezi těmito podniky a ENS. Krom toho ze spisu vyplývá, že po zveřejnění oznámení v *Úředním věstníku Evropských společenství*, kterým Komise vyzvala zúčastněné strany k předložení jejich vyjádření k dohodám ENS, tak jak byly v tomto oznámení shrnuty, neučinila žádná třetí strana v průběhu správního řízení žádné kroky k tomu, aby předložila vyjádření jako potenciální konkurent, který by mohl být dotčen prováděním dohod ENS (viz výše bod 17). Lze také vážně pochybovat, zda má ENS v tomto případě nějaké současné nebo potenciální konkurenty, s ohledem na skutečnost, jak připustila Komise ve svých odpovědích na písemné otázky Soudu, že železniční podniky Společenství dosud nezaložily ani jedinou dceřinou společnost v jiném členském státě, ať už před přijetím směrnice 91/440, nebo po něm.

146 Na základě předcházejících úvah se Soud domnívá, že posouzení Komise, podle kterého mohou dohody ENS značně omezit stávající nebo potenciální hospodářskou soutěž mezi zakládajícími podniky a mezi těmito podniky a ENS, trpí vadou spočívající v nedostatečném odůvodnění nebo v nesprávném posouzení.

147 Pokud jde o názor, že hospodářská soutěž mezi zakládajícími podniky je omezena, protože každý z železničních podniků, které jsou účastníky dohod ENS, by mohl buď založit specializovanou dceřinou společnost se statutem provozovatele dopravy, nebo sám převzít úlohu provozovatele dopravy a konkurovat ENS prostřednictvím nákupu nezbytných železničních služeb od železničních podniků, Soud se domnívá, že rovněž toto posouzení Komise vychází z analýzy trhu, která neodpovídá reálné situaci. Komise totiž vychází z předpokladu, že na trhu osobní železniční přepravy existuje vedle železničních podniků další kategorie hospodářských subjektů, konkrétně kategorie provozovatelů dopravy, kteří poskytují tytéž služby jako železniční podniky, to znamená přepravu osob, ale na základě koupě nebo nájmu „nezbytných železničních služeb“ – lokomotiv, posádek a přístupu k infrastruktuře – od těchto podniků. Vzhledem k tomu, že společnost ENS je podle rozhodnutí provozovatelem dopravy, mohla by být vystavena konkurenci buď ze strany specializovaných dceřiných společností se statutem provozovatelů dopravy, založených železničními podniky, nebo ze strany samotných těchto podniků přímo působících na trhu jako provozovatelé dopravy, takže její založení omezuje svobodu zúčastněných stran působit na dotčeném trhu samostatně jako provozovatelé dopravy.

148 Nicméně posouzení Komise po této stránce nemůže být přezkoumáno, aniž by nejprve byla zodpovězena otázka, zda služby mezinárodní přepravy osob poskytují nejen mezinárodní seskupení, jak stanoví směrnice 91/440, ale i provozovatelé dopravy. Tato otázka byla vznesena žalobkyněmi v rámci jejich druhého žalobního důvodu, a bude tedy přezkoumána v této souvislosti (viz body 161 až 189 níže).

– K omezení hospodářské soutěže ve vztahu k třetím osobám

149 V napadeném rozhodnutí se zdůrazňuje, že přístup třetích osob na relevantní trhy může být ohrožen jednak z důvodu existence zvláštních vztahů mezi ENS a jejími zakládajícími podniky, které znevýhodňují třetí osoby v soutěži o nákup nezbytných železničních služeb dodávaných zakládajícími podniky, jednak z důvodu smlouvy o užívání tunelu pod Lamanšským průlivem, kterou uzavřely BR, SNCF a Eurotunnel a která společnostem BR a SNCF umožňuje ponechat si významnou část (75 %) časových úseků, které jsou k dispozici pro mezinárodní vlaky.

150 Pokud jde zprv o zvláštní vztahy mezi ENS a dotčenými železničními podniky, je namíste konstatovat, že posouzení Komise vychází z předpokladu, že trh železniční přepravy osob je rozdělen na dvě části: na předcházející trh, týkající se poskytování „nezbytných železničních služeb“ (časové úseky, speciální lokomotivy a vlakové posádky), a na navazující trh přepravy osob, na kterém vedle železničních podniků působí provozovatelé dopravy, jako je ENS. Podle rozhodnutí by zakládající podniky mohly zneužít svého dominantního postavení na předcházejícím trhu tím, že by odmítly poskytovat nezbytné železniční služby třetím osobám, které budou soutěžit s ENS na navazujícím trhu.

151 Nicméně i zde přezkum posouzení Komise závisí na odpovědi na otázku, zda na relevantních trzích působí vedle mezinárodních seskupení také provozovatelé dopravy, která bude zkoumána v rámci druhého žalobního důvodu, jakož i na otázku, zda služby, které zakládající podniky poskytují společnosti ENS, mohou být kvalifikovány jako „základní nebo nezbytné služby nebo zařízení“, která spadá do třetího žalobního důvodu, a proto musí být zkoumána v dotyčném kontextu (viz body 190 až 221 níže).

152 Pokud jde zadruhé o omezující účinky vyplývající ze smlouvy o užívání tunelu pod Lamanšským průlivem, Soud připomíná, že rozhodnutí Komise, kterým byla této smlouvě udělena výjimka ze zákazu podle čl. 85 odst. 1 Smlouvy (dále jen „rozhodnutí Eurotunnel“), bylo zrušeno rozsudkem Soudu ze dne 22. října 1996, SNCF a British Railways v. Komise (T-79/95 a T-80/95, Recueil, s. II-1491), s odůvodněním, že Komise se dopustila skutkového omylu při výkladu ustanovení této smlouvy, která upravují rozdělení časových úseků v tunelu mezi SNCF a BR na jedné straně a společností Eurotunnel na straně druhé.

153 Soud v rámci organizačních procesních opatření vyzval účastníky řízení, aby zaujali stanovisko k relevanci výše uvedeného rozsudku Soudu pro projednávaný spor. Ve své odpovědi Komise uplatnila, že tento rozsudek je irelevantní pro posouzení legality napadeného rozhodnutí, protože z bodu 47 rozhodnutí vyplývá, že i kdyby BR a SNCF nevlastnily všechny dostupné časové úseky pro mezinárodní vlaky, přesto by ovládaly značnou část z nich. Žalobkyně naopak zaujaly stanovisko, že rozsudek Soudu potvrzuje, že přístup do tunelu pod Lamanšským průlivem není uzavřen a že Komise nesprávně posoudila omezující účinky smlouvy o užívání tunelu vůči třetím osobám.

154 Soud se domnívá, že vzhledem k tomu, že Komise vycházela právě ze „smlouvy o Eurotunelu“, aby v napadeném rozhodnutí dokázala, že údajný přednostní přístup SNCF a BR k časovým úsekům v tunelu znevýhodňuje v hospodářské soutěži podniky, které konkurují společnosti ENS, a že rozhodnutí Eurotunnel bylo Soudem zrušeno z toho důvodu, že obsahovalo skutkový omyl ve výkladu ustanovení uvedené smlouvy, která se týkají přidělování časových úseků, nemůže Komise z této smlouvy vyvozovat žádný platný argument pro účely posouzení dohod ENS.

– K posílení omezujících účinků pro hospodářskou soutěž, které vyplývá z existence sítě společných podniků

155 Konečně v souvislosti s údajným posílením omezení hospodářské soutěže, které je způsobeno existencí sítě společných podniků (body 49 až 53 rozhodnutí), Soud úvodem poznamenává, že v souladu se sdělením Komise z roku 1993 o posuzování kooperativních společných podniků musí být věnována zvláštní pozornost existenci sítě společných podniků, ať již zřízených týmiž zakládajícími podniky, jedním zakládajícím podnikem s několika různými obchodními partnery, nebo souběžně několika odlišnými zakládajícími podniky (bod 17 sdělení). Síť společných podniků by mohly omezovat hospodářskou soutěž zejména v případě, že zakládající podniky, které si konkurují, založí několik společných podniků pro doplňkové produkty, které mají v úmyslu samy zpracovávat, nebo pro nedoplňkové produkty, které uvádějí na trh též samy, a zvýší tak rozsah a intenzitu omezení hospodářské soutěže. Tyto úvahy platí i pro odvětví služeb (bod 29 sdělení).

156 Komise se v napadeném rozhodnutí domnívá, že tak tomu je v projednávaném případě, jelikož BR/EP, SNCF, DB a NS se v různé míře účastní sítě společných podniků zaměřených na provozování přepravy zboží i cestujících, zejména v tunelu pod Lamanšským průlivem. V této souvislosti Komise zmiňuje společný podnik ACI, který založily mimo jiné společnosti BR a SNCF a který poskytuje kombinovanou přepravu zboží [rozhodnutí Komise 94/594/ES ze dne 27. července 1994 v řízení podle článku 85 Smlouvy o ES a článku 53 Dohody o EHP (věc IV/34.518–ACI) (Úř. věst. L 224, s. 28, dále jen „rozhodnutí ACI“], a Autocare Europe, ve kterém mají podíl BR a SNCB a který zajišťuje železniční přepravu motorových vozidel. Ve svém spise Komise navíc poprvé zmiňuje společný podnik Intercontainer, založený 29 železničními podniky, mezi nimi i společnostmi BR a SNCF, který rovněž působí na trhu kombinované přepravy zboží.

157 Napadené rozhodnutí nicméně neupřesňuje, které společné podniky založené zakládajícími podniky poskytují služby přepravy osob. Soud v rámci organizačních procesních opatření vyzval Komisi, aby uvedla, kterých společných podniků působících na trhu přepravy osob se účastní zakladatelé ENS, jak se píše v bodě 51 rozhodnutí. Ve své odpovědi Komise prohlásila, že neví o žádném dalším společném podniku, který by patřil zakládajícím podnikům ENS a byl zaměřen na přepravu osob. Nicméně zdůraznila, že „SNCF, SNCB a BR (a po privatizaci posledně uvedeného podniku London & Continental Railways Ltd) se společně účastní podniku Eurostar zaměřeného na přepravu osob mezi Spojeným královstvím a kontinentální Evropou“, přičemž však netvrdila, že bod 51 ve skutečnosti implicitně odkazuje právě na Eurostar. Soud se proto domnívá, že pokud jde o údajnou existenci sítě společných podniků založených zakládajícími podniky pro účely přepravy osob, trpí napadené rozhodnutí nedostatkem odůvodnění.

158 Pokud jde o účast zakladatelských podniků ve společných podnicích zaměřených na kombinovanou přepravu zboží, z bodu 29 sdělení Komise z roku 1993 vyplývá, že jestliže zakládající podniky zřizují společné podniky pro účely poskytování „nedoplňkových“ služeb, může být hospodářská soutěž omezena v případě, že zakládající podniky tyto „nedoplňkové“ služby samy prodávají.

159 Soud poznamenává, že nic v napadeném rozhodnutí nenasvědčuje tomu, že zakládající podniky samy zajišťují prodej služeb, které poskytují společnostmi ACI, Intercontainer a Autocare. V rámci organizačních procesních opatření vyzval Soud žalobkyně, aby uvedly, zda prodej přepravních služeb dodávaných třemi výše uvedenými podniky zajišťují ony, nebo nějaký jiný podnik. Z jejich odpovědí vyplývá, že žádný ze zakládajících podniků neuvádí na trh, ani neprodává služby poskytované společnostmi ACI, Intercontainer nebo Autocare. Soud zdůrazňuje, že i za předpokladu, že by tomu tak bylo, napadené rozhodnutí nevysvětluje, jak by účast některých nebo všech zakládajících podniků v síti společných podniků působících na jiných trzích než ENS mohla omezovat hospodářskou soutěž mezi nimi na úrovni založení ENS. Z toho plyne, že posouzení Komise týkající se posílení omezujících účinků pro hospodářskou soutěž, které vyplývá z existence sítě společných podniků, není dostatečně odůvodněné.

160 Z předchozího vyplývá, že pokud jde o posouzení omezení hospodářské soutěže vyplývajících z dohod ENS, trpí napadené rozhodnutí vadou spočívající v chybějícím nebo nedostatečném odůvodnění.

2. K druhému žalobnímu důvodu vycházejícímu z porušení nařízení č. 1017/68 a právního rámce stanoveného směrnicí 91/440

Argumenty účastníků řízení

161 Žalobkyně uplatňují, že Komise uložením podmínky obsažené v článku 2 napadeného rozhodnutí použila pravomoci, které jí uděluje článek 5 nařízení č. 1017/68, způsobem, který je v rozporu s ustanoveními směrnice 91/440.

162 Komise podle nich rozšířila působnost směrnice, protože podle čl. 10 odst. 1 se práva přístupu k infrastruktuře přiznávají pouze mezinárodním seskupením železničních podniků, jak jsou definována ve směrnici, a nikoliv jakémukoli provozovateli dopravy, který by si přál provozovat vlakovou dopravu. Dodávají, že při výkonu svých pravomocí podle nařízení č. 1017/68 má Komise kromě jiného povinnost brát zřetel na základní směry společné dopravní politiky, jak je definuje Rada. Soudní kontrola posouzení dohod ENS, které provedla Komise na základě článku 85 Smlouvy, by tedy měla být vykonána v kontextu právních předpisů Společenství týkajících se odvětví železniční dopravy, které tvoří právní rámec, v němž by se měla odehrávat hospodářská soutěž v tomto odvětví.

163 Především, základní prvky společné dopravní politiky Společenství pro železniční odvětví jsou nyní stanoveny ve směrnici 91/440, která poprvé zavádí určitý stupeň hospodářské soutěže v rámci železniční dopravy a usiluje o dosažení hlavního cíle železniční politiky, tj. zvýšení efektivnosti a konkurenceschopnosti železniční dopravy v porovnání s jinými druhy dopravy. Podle této směrnice se práva přístupu a tranzitu udělují pouze podnikům se statusem železničních podniků a mezinárodním seskupením železničních podniků. Krom toho se směrnice týká pouze práv přístupu k infrastruktuře a neuděluje práva na dodávku železničních služeb, jako je například trakce (lokomotivy a vlakové posádky). Směrnice rovněž neobsahuje žádná pravidla

týkající se oddělení správy lokomotiv a vlakových posádek od provozování jiných železničních služeb, ani pravidla týkající se přidělování trakčních služeb a plateb za tyto služby, což je v souladu s cílem směrnice, která chce železničním podnikům umožnit, aby fungovaly na obchodní bázi a přizpůsobovaly se potřebám trhu, zejména vývojem nových služeb.

164 Proto je rozlišování, které Komise provádí mezi železničními podniky a provozovateli dopravy, fiktivní, protože z důvodů souvisejících s bezpečností a odpovědností za rizika v dopravě jsou pouze železniční podniky oprávněny registrovat železniční vozy a přepravovat cestující po železnici. Žádný jiný subjekt kromě železničních podniků a mezinárodních seskupení tvořených těmito podniky tedy nemůže nabízet veřejnosti služby přepravy osob. To nevylučuje možnost, aby železniční podnik dal k dispozici celý vlak například hotelovému řetězci, nebo aby dokonce pronajímal vagony, ale i v takovém případě by železniční podnik zůstal provozovatelem dopravy, který nese veškerá rizika, která jsou spojena s přepravními službami. V uvedeném případě by hotelový řetězec pouze prodával veřejnosti místa k sezení nebo lůžka ve vlaku. Podle žalobkyň není hlavní činností železničních podniků zajišťování kmenových služeb spočívajících v provozování lokomotiv v železničních sítích na žádost provozovatelů dopravy, které těmto provozovatelům umožňují připojovat vagony k lokomotivám železničního podniku za účelem dopravy po určité trase, nýbrž poskytování integrovaných služeb přepravy osob přímo veřejnosti.

165 Navíc ENS, i když jde o společný podnik vytvořený čtyřmi železničními podniky, je podle žalobkyň ve skutečnosti mezinárodním seskupením železničních podniků ve smyslu článku 3 směrnice 91/440, a nikoliv „provozovatelem dopravy“. Z čl. 5 odst. 3 směrnice 91/440 vyplývá, že železniční podniky mohou svobodně zakládat „s jedním nebo více“ železničními podniky mezinárodní seskupení, aniž by byla předepsána nějaká specifická právní forma takového seskupení. Komise rovněž nemůže z provozních dohod uzavřených mezi ENS a SNCB vyvozovat, že ENS je provozovatelem dopravy. SNCB se totiž před definitivním zrušením spoje Brusel–Glasgow/Plymouth rozhodla dodávat společnosti ENS „nezbytné železniční služby“ dobrovolně, a nikoliv na základě nějaké povinnosti vyplývající ze směrnice 91/440 nebo ze soutěžního práva Společenství.

166 Z uvedeného vyplývá, že ENS není provozovatelem dopravy působícím na navazujícím trhu, který se liší od trhu, na kterém jsou činní její zakladatelé, nýbrž – právě z důvodu svého statusu mezinárodního seskupení železničních podniků – nástrojem, jehož prostřednictvím mohou tito zakladatelé nabízet železniční dopravu veřejnosti. Toto rozdělení celého železničního trhu na trh navazující a trh předcházející, které provedla Komise, aby dokázala, že ENS je provozovatelem dopravy, je tím méně odůvodněné, že velká část služeb, pokud jde o přepravu osob, je poskytována „integrovanými vlaky“, ve kterých je lokomotiva neoddělitelnou součástí vlakové soupravy, takže i z čistě technického hlediska je nemožné mezi těmito dvěma trhy rozlišovat.

167 Stejně tak skutečnost, že ENS si musí opatřovat trakci u železničních podniků, aby byla schopna poskytovat své služby, ji nezbavuje statusu mezinárodního seskupení ve smyslu článku 3 směrnice, protože stačí, že ENS je vytvořena těmito železničními podniky, které jsou již z definice schopné trakci zajišťovat. Právo na přístup k železniční infrastruktuře v členských státech, ve kterých jsou usazeny zakládající podniky, je vyhrazeno právě takovým seskupením. Akceptovat stanovisko Komise

by naopak znamenalo umožnit jakémukoli podniku, aby nabízel služby mezinárodní osobní dopravy, i kdyby nebyl založen železničními podniky, a tedy aniž by byl schopen zajišťovat jejich prostřednictvím trakci.

168 Žalobkyně dodávají, že vytvoření této nové kategorie provozovatelů dopravy, ve spojení se skutečností, že nezbytné železniční služby jsou považovány za „základní vybavenost“, zbavuje směrnici 91/440 jejího podstatného obsahu, protože určitý železniční podnik by si jakožto údajný „provozovatel dopravy“ mohl činit nárok na přístup k sítím v členských státech, aniž by musel splňovat požadavky směrnice, to znamená být usazen v jednom z těchto členských států, nebo vytvořit seskupení s železničním podnikem, který je v jednom z těchto členských států usazen.

169 Žalobkyně dále tvrdí, že Komise tím, že železničním podnikům ukládá povinnost poskytovat lokomotivy a vlakové posádky provozovatelům dopravy za stejných technických a finančních podmínek, jaké platí pro jejich seskupení, přehlíží skutečnost, že právo přístupu k infrastruktuře je podmíněno schopností zajišťovat trakci, a tedy statutem železničního podniku nebo seskupení železničních podniků. Taková podmínka je navíc podle nich neslučitelná s cílem směrnice, kterým je zajistit, že železniční podniky budou mít status nezávislého provozovatele a budou se tudíž moci chovat tržně a podle požadavků trhu (třetí bod odůvodnění), a pro tento účel jim umožnit svobodně „kontrolovat poskytování a prodej služeb a stanovit jejich ceny“ (čl. 5 odst. 3 směrnice 91/440).

170 UIC a NS závěrem dodávají, že napadené rozhodnutí ohrožuje právo zakládat mezinárodní seskupení, pokud Komise vykládá čl. 85 odst. 1 Smlouvy takovým způsobem, že na vytvoření jakéhokoli mezinárodního seskupení se nyní vztahuje zákaz obsažený v tomto ustanovení. Žalobkyně se domnívají, že i když může být vytvoření mezinárodního seskupení z tohoto zakazu vyňato podle čl. 85 odst. 3, nic to nemění na tom, že podmínky, kterým Komise podřídila udělení výjimky v této věci, konkrétně omezení platnosti výjimky na pouhých sedm let a povinnost dodávat jakémukoli provozovateli dopravy nezbytné železniční služby za stejných podmínek jako společnosti ENS, činí uplatnění směrnice 91/440 iluzorním. Podmínky uložené Komisí nepřímo nutí účastníky mezinárodních seskupení, aby svému seskupení dodávali „nezbytné železniční služby“ bez zvýhodněných podmínek, a zbavují je tak možnosti svobodně stanovit obchodní podmínky, za kterých budou poskytovat své služby třetím osobám. Účastníci seskupení by tak byli povinni sdílet s jakoukoliv třetí osobou výhody plynoucí z jejich spolupráce, aniž by daná třetí osoba přispěla na náklady na zavedení inovačního projektu nebo aniž by sdílela obchodní rizika, která jsou s tímto projektem spojena.

171 Komise tvrdí, že argument, podle něž se pravidla hospodářské soutěže stanovená Smlouvou o ES nepoužijí na železniční dopravu, je v rozporu s příslušnou judikaturou, a proto by měl být odmítnut (viz rozsudky Soudního dvora ze dne 4. dubna 1974, Komise v. Francie, 167/73, Recueil, s. 359, a ze dne 30. dubna 1986, Asjes a další, 209/84, 210/84, 211/84, 212/84 a 213/84, Recueil, s. 1425).

172 Komise zdůrazňuje, že v projednávaném případě není kombinovaná účast čtyř železničních podniků nezbytná pro účely provozování tras, které jsou předmětem dohod ENS. Domnívá se, že každá trasa, kterou má obsluhovat ENS, by ve skutečnosti mohla být provozována mezinárodním seskupením tvořeným dvěma železničními podniky usazenými ve výchozím členském státě, respektive v cílovém členském státě. Trasa Londýn–Frankfurt/Dortmund by tak mohla být provozována seskupením společností BR a DB, které mají práva přístupu k infrastrukturám v

členských státech, ve kterých jsou usazeny, a práva tranzitu v Belgii, Francii a v tunelu pod Lamanšským průlivem. Stejně tak provoz mezi Londýnem a Amsterdamem by mohl být zajišťován seskupením společností BR a NS, které mají přístupová práva ve Spojeném království a v Nizozemsku a tranzitní práva v Belgii, ve Francii a v tunelu pod Lamanšským průlivem.

173 Podle Komise tento závěr potvrzují tři skutečnosti. Zaprvé, ENS není železničním podnikem ve smyslu směrnice, ale provozovatelem dopravy, který pro účely poskytování dotyčné noční železniční dopravy musí nakupovat nezbytné železniční služby od železničních podniků. Komise odmítá argument žalobkyně, že ENS je pouhým nástrojem, jehož prostřednictvím mohou zakládající podniky nabízet veřejnosti služby mezinárodní železniční dopravy v právním rámci stanoveném směrnicí 91/440. ENS totiž sama nevykonává právo, které směrnice uděluje mezinárodním seskupením železničních podniků, tj. právo provozovat vlastní vlaky pomocí vlastní trakce, protože tyto služby musí nakupovat od svých mateřských společností a od SNCB. V důsledku toho ENS nespadá do působnosti směrnice, protože je ve skutečnosti pouhou variací tradiční formy spolupráce mezi železničními podniky, a na rozdíl od tvrzení žalobkyně tedy ENS a dotčené železniční podniky nepůsobí na stejném trhu. Argument, že rozhodnutí odporuje směrnici a rozšiřuje kategorii podniků oprávněných k přístupu k železniční infrastruktuře, je tedy irelevantní. Na podporu své argumentace, že ENS a její zakládající podniky působí na dvou odlišných trzích, se Komise dovolává judikatury, podle níž je v určitých případech zapotřebí rozlišovat mezi dvěma trhy, které jsou sice propojené, avšak přesto odlišné (rozsudky Soudního dvora ze dne 6. března 1974, *Istituto Chiemoterapico Italiano a Commercial Solvents v. Komise*, 6/73 a 7/73, Recueil, s. 223, ze dne 31. května 1979, *Hugin v. Komise*, 22/78, Recueil, s. 1869, a ze dne 3. října 1985, *CBEM*, 311/84, Recueil, s. 3261; rozsudky Soudu ze dne 10. července 1991, *RTE v. Komise*, T-69/89, Recueil, s. II-485, a *BBC v. Komise*, T-70/89, Recueil, s. II-535).

174 Pokud jde o argument žalobkyně, že rozlišování mezi trhem přepravních služeb a trhem nezbytných železničních služeb je tím méně odůvodněné, že značná část přepravních služeb v oblasti osobní dopravy je zajišťována „integrovanými vlaky“, ve kterých lokomotiva tvoří nedílnou součást vlakové soupravy, Komise zdůrazňuje, že sama ENS od svých zakládajících podniků získává pouze lokomotivy a vozy si zajišťuje zvlášť.

175 Zadruhé, trasu Brusel–Glasgow/Plymouth ENS nabízí, přestože SNCB není stranou dohody, což dokazuje, že účast všech čtyř železničních podniků usazených v dotčených členských státech není podmínkou sine qua non pro provozování dotyčných služeb.

176 Zatřetí, BR, SNCF a Intercontainer založily společný podnik ACI zaměřený na kombinovanou přepravu zboží mezi Spojeným královstvím a kontinentální Evropou, který také není železničním podnikem ve smyslu směrnice, nýbrž provozovatelem dopravy, mezi jehož akcionáře navíc patří pouze dva železniční podniky a který vykonává svou činnost podobným způsobem jako ENS, to znamená tak, že nakupuje nezbytné železniční služby od železničních podniků za účelem poskytování přepravních služeb.

177 Komise dále tvrdí, že provozovatelé dopravy, kteří sami nemají status železničního podniku, a kteří tedy nemají právo přístupu k železniční infrastruktuře, musí být přesto schopní nabízet služby železniční dopravy tak, že trakční služby a přístupová

práva k infrastruktuře nakoupí od železničních podniků, stejně jako ENS nebo ACI. Z toho plyne, že právo nabízet služby osobní železniční dopravy nemůže být vyhrazeno ENS. Prezident ENS ostatně ve svém dopise ze dne 13. dubna 1994 adresovaném Komisi (žalobní odpověď, příloha 6) potvrdil dohodu mezi železničními podniky, že budou dodávat nezbytné služby konkurenčním podnikům na stejných trasách. Už před tímto dopisem ENS ve svém dopise ze dne 4. června 1992 informovala Komisi o rozhodnutí oznamujících stran „bezpodmínečně“ dodávat trakci a další nezbytné služby konkurentům ENS, kteří působí na trasách obsluhovaných ENS.

178 Komise se nadto domnívá, že uložená podmínka nijak neohrožuje nezávislost železničních podniků. Stejně jako všechny podniky ve Společenství i tyto podniky podléhají povinnosti nediskriminace a pravidlům soutěžního práva, jak vyplývá z výše uvedených rozsudků Soudního dvora Komise v. Francie a Asjes a další.

179 Závěrem Komise odmítá výtku žalobkyně, že každé mezinárodní seskupení podle ní spadá do působnosti čl. 85 odst. 1 Smlouvy a že podmínky, které ukládá oznamujícím stranám, jsou odrazující a ohrožují cíle směrnice 91/440 a vytváření dalších mezinárodních seskupení. Zdůrazňuje, že podpora zakládání těchto seskupení neznamená, že všechna mezinárodní seskupení železničních podniků musí být automaticky považována za slučitelná se soutěžním právem Společenství.

Závěry Soudu

180 Soud konstatuje, že podle napadeného rozhodnutí působí dotčené železniční podniky na dvou trzích, na předcházejícím trhu, tj. na trhu nezbytných železničních služeb, a na navazujícím trhu, tj. na trhu služeb přepravy osob. Na posledně uvedeném trhu nepůsobí pouze železniční podniky, ale rovněž další kategorie podniků – provozovatelé dopravy – kteří však pro účely působení na tomto trhu musejí nejprve nakoupit nezbytné železniční služby poskytované železničními podniky na předcházejícím trhu. ENS je podle Komise specifickým zástupcem této kategorie provozovatelů dopravy, takže jakékoliv výhody poskytované ENS oznamujícími podniky by měly být rovněž poskytnuty třetím osobám, ať už jde o mezinárodní seskupení nebo o provozovatele dopravy, za stejných technických a finančních podmínek. Konečně, podle článku 2 rozhodnutí dotyčné nezbytné služby sestávají z poskytnutí lokomotivy, vlakové posádky a časových úseků v jednotlivých vnitrostátních sítích, jakož i v tunelu pod Lamanšským průlivem.

181 Je tedy třeba přezkoumat, zda Komise tím, že zakládajícím podnikům uložila podmínku, že nezbytné železniční služby musejí být dodávány nejen mezinárodním seskupením, ale i provozovatelům dopravy, jako je ENS, aplikovala pravidla hospodářské soutěže v rozporu s právním rámcem stanoveným směrnicí 91/440, takže napadené rozhodnutí trpí vadou spočívající ve zneužití nebo nedostatku pravomoci, jak tvrdí žalobkyně. Takový přezkum znamená, že je nutné nejprve odpovědět na otázku, zda ENS je provozovatelem dopravy, jak tvrdí Komise, nebo naopak mezinárodním seskupením ve smyslu směrnice 91/440, jak uplatňují žalobkyně. Tato odpověď je důležitá i pro úvahu, zda je správná analýza Komise, podle které dochází k omezování hospodářské soutěže mezi zakládajícími podniky, protože každý železniční podnik, který se účastní dohod ENS, by mohl buď založit specializovanou dceřinou společnost se statutem provozovatele dopravy, nebo sám převzít úlohu provozovatele dopravy a konkurovat ENS tak, že by od dotčených železničních podniků nakupoval tytéž nezbytné železniční služby (viz výše body 147 a 148).

182 Soud konstatuje, že podle článku 3 směrnice 91/440 je mezinárodní seskupení definováno jako „každé seskupení nejméně dvou železničních podniků usazených v různých členských státech za účelem poskytování služeb mezinárodní dopravy mezi členskými státy“. Toto ustanovení nestanoví přesnou formu, jakou má takové seskupení mít. Základním znakem vyplývajícím z této definice je totiž pouze to, že se musí jednat o formu seskupení, která umožňuje poskytování služeb mezinárodní dopravy. Za těchto okolností se Soud na rozdíl od Komise domnívá, že vzhledem k neexistenci přesné definice ve směrnici 91/440 nemůže být užívání termínu „mezinárodní seskupení“ vyhrazeno pouze „kooperativním“ formám seskupení železničních podniků („tradiční dohody o společném provozování“), s vyloučením veškerých jiných forem seskupení, jako jsou kooperativní, ba i koncentrativní společné podniky.

183 Tento závěr není vyvrácen argumentem, že podle svého článku 2 se směrnice 91/440 vztahuje pouze na železniční podniky, tj. pouze na podniky, jejichž hlavní činností je přeprava zboží nebo osob po železnici a které samy zajišťují trakci (článek 3 směrnice 91/440), takže ENS, která musí nakupovat trakci od oznamujících podniků, se nemůže dovolávat ustanovení směrnice a statusu mezinárodního seskupení. Zprvce, jak sama Komise zdůraznila ve svých písemných vyjádřeních, při přijetí směrnice 91/440 bylo ve společném prohlášení Rady a Komise upřesněno, že odkaz na trakci nemusí nutně znamenat její vlastnictví. Je sice pravda, že taková prohlášení nemají právní závaznost, nicméně Komise již výše uvedené prohlášení zahrнула do své rozhodovací praxe v této oblasti, jak lze demonstrovat na bodu 6 jejího rozhodnutí 93/174/EHS ze dne 24. února 1993 v řízení podle článku 85 Smlouvy o EHS (IV/34.494 – Tarifní struktury v kombinované přepravě zboží) (Úř. věst. L 73, s. 38), podle kterého „je třeba železničním podnikem rozumět jakýkoliv podnik se sídlem nebo s budoucím sídlem v členském státě, který disponuje prostředky pro železniční trakci, přičemž se rozumí, že pojem trakce nutně neznamená vlastnictví trakčního vybavení, ani využívání vlastních zaměstnanců“.

184 Zadruhé vzhledem k tomu, jak již bylo konstatováno výše, že mezinárodní seskupení může mít formu kooperativního společného podniku, jako je tomu i v případě ENS, vyplývá již ze samotné povahy takové formy, že zakládající podniky – jakožto železniční podniky, které vykonávají práva udělená jim směrnicí – mohou svému společnému podniku dodávat zařízení a zaměstnance, které tento podnik potřebuje pro plnění své úlohy na trhu, nikoliv přímo, ale na základě dohod o spolupráci uzavřených s tímto podnikem, aniž by tím byl dotčen právní status tohoto společného podniku jako mezinárodního seskupení ve smyslu směrnice 91/440. Jak totiž žalobkyně vysvětlily v písemných odpovědích na otázky Soudu a během jednání, aniž by jim Komise odporovala, rozhodnutí poskytovat ENS lokomotivy a vlakové posádky na základě provozních dohod bylo motivováno výlučně daňovými důvody a nevycházelo ze skutečnosti, že ENS měla na trhu působit jako provozovatel dopravy. Skutečnost, že ENS není ve Spojeném království registrována jako železniční podnik, jak žalobkyně uvedly ve svých odpovědích na písemné otázky Soudu, nemá žádný vliv na její právní status mezinárodního seskupení, protože, jak sama Komise uvedla při jednání, provozní licence zakládajících podniků stačí k tomu, aby vlaky ENS mohly jezdit na dotčených trasách.

185 Zatřetí, ze spisu vyplývá, jak již uvedly žalobkyně, že v hospodářském kontextu železniční dopravy je činnost provozovatele dopravy, pokud jde o přepravu osob, neznámá. Navíc Komise ani v napadeném rozhodnutí, ani ve svých písemných vyjádřeních neuvedla žádné příklady takové kategorie podniků v oblasti železniční

osobní dopravy. Odkaz na podnik ACI není v této souvislosti relevantní. Tento odkaz totiž nebere v úvahu zvláštní vlastnosti trhu železniční osobní dopravy, který se značně liší od trhu kombinované přepravy zboží, na němž ACI působí jako provozovatel dopravy. Konkrétněji, na trhu kombinované přepravy zboží železniční podniky neprodávají přepravní služby přímo odesílatelům, kromě velmi výjimečných případů rozsáhlých zásilek. Na tomto trhu jsou služby organizovány a prodávány odesílatelům převážně prostřednictvím provozovatelů kombinované dopravy, což mohou být dceřiné společnosti železničních podniků. Tito provozovatelé jsou dopravní společnosti, které mají vlastní speciální vybavení – manipulační zařízení a speciální vagony – a které pro účely poskytování těchto služeb musejí nakupovat trakční služby a přístup k infrastruktuře od železničních podniků, které jako jediné jsou schopné je dodávat [viz body 6 až 8 výše uvedeného rozhodnutí ACI a rozhodnutí Komise 94/210/ES ze dne 29. března 1994 v řízení podle článků 85 a 86 Smlouvy o ES (IV/33.941 – HOV-SVZ/MCN) (Úř. věst. L 104, s. 34, body 10 až 12)].

186 Zatímco železniční trh kombinované přepravy zboží se v současnosti vyznačuje jistou otevřeností, v tom smyslu, že na něm nepůsobí pouze železniční podniky, v případě trhu železniční osobní dopravy tomu tak není, protože na tomto trhu působí pouze železniční podniky a do určité míry i mezinárodní seskupení těchto podniků.

187 Z uvedeného vyplývá, že se Komise nemůže právoplatně odvolávat na vlastnosti jiného, odlišného trhu, konkrétně trhu kombinované přepravy zboží, aby odůvodnila kvalifikaci ENS jako provozovatele dopravy.

188 Tento závěr nemůže vyvrátit ani skutečnost, že ENS měla původně obsluhovat trasu Brusel–Glasgow/Plymouth, třebaže SNCB, od níž ENS získala právo přístupu k belgické infrastruktuře, nebyla jedním z jejich zakládajících podniků. Jak totiž žalobkyně konstatovaly, zde se jednalo o výsledek tradiční dohody o spolupráci mezi železničními podniky. Krom toho směrnice nijak nezpochybňuje možnost, aby ENS jako mezinárodní seskupení ve smyslu směrnice 91/440 uzavírala takové dohody s třetími železničními podniky za účelem nabytí smluvního práva na přístup k jejich infrastrukturám.

189 Soud se domnívá, aniž by bylo nutné zkoumat, zda Komise zneužila své pravomoci, nebo zda napadené rozhodnutí trpí vadou spočívající v nedostatku pravomoci, že z předcházejícího vyplývá, že posouzení Komise týkající se právního statusu ENS jako provozovatele dopravy vychází z nesprávných předpokladů. Navíc jak již bylo konstatováno, jelikož činnost provozovatele dopravy je na současném trhu železniční osobní dopravy neznámá, analýza Komise ohledně omezení hospodářské soutěže mezi zakládajícími podniky, které má vyplývat z toho, že každý z nich by mohl na dotčeném trhu působit jako provozovatel dopravy a konkurovat společnosti ENS i ostatním zakládajícím podnikům (viz výše bod 147), vychází z týchž nesprávných předpokladů, a nelze ji tedy přijmout (viz výše bod 148).

3. K třetímu žalobnímu důvodu vycházejícímu z nepřiměřenosti a zbytečnosti podmínky uložené v článku 2 napadeného rozhodnutí

Argumenty účastníků řízení

190 EPS, ENS a SNCF tvrdí, že Komise tím, že oznamujícím stranám uložila povinnost dodávat ostatním mezinárodním seskupením a provozovatelům dopravy tytéž nezbytné železniční služby, které dodávají ENS, nesprávně uplatnila doktrínu

„základní vybavenosti“, protože s výjimkou poskytnutí časových úseků, které směrnice 91/440 za určitých podmínek vyžaduje, nemůže žádná ze služeb dodávaných společností ENS splňovat podmínky pro uplatnění této doktríny. NS v této souvislosti dodává, že taková povinnost nejenže má za následek podkopání úsilí železničních podniků zřizovat mezinárodní seskupení, ale rovněž tyto podniky nutí, aby se s třetími osobami dělily o výhody své spolupráce, aniž by tyto třetí osoby musely nést související obchodní rizika. NS se mimoto domnívá, že hospodářský účinek povinnosti železničních podniků zpřístupnit provozovatelům dopravy nezbytné služby za podmínek, které nemohou svobodně stanovit, se rovná vyvlastnění.

¹⁹¹ Žalobkyně dále uplatňují, že doktrína základní vybavenosti je použitelná pouze v rámci článku 86 Smlouvy, a to pouze v případě, že podnik odepírá konkurenčním podnikům přístup k zařízením nebo ke službám, které jsou nezbytné jak pro konkurenceschopnost konkurenčního podniku, tak pro existenci hospodářské soutěže.

¹⁹² V projednávaném případě Komise nerozlišovala mezi zařízeními nebo službami, které jsou pro konkurenty pouze výhodné, a těmi, které jsou nezbytné pro zachování hospodářské soutěže. Zejména tato poslední stránka nebyla zkoumána: zatímco vlastnictví nebo kontrolu infrastruktury lze pokládat za „základní zařízení nebo službu“, přístup k této infrastruktuře nicméně mezinárodním seskupením zaručuje směrnice 91/440; a dále, rozhodnutí neobsahuje nejmenší důkaz o tom, že železniční podniky mají výlučný přístup k lokomotivám užívaným v nočním provozu v tunelu pod Lamanšským průlivem, jejich posádkám a provoznímu personálu, nebo že by jakýkoli současný nebo potenciální konkurent měl potíže s jejich získáním. V této souvislosti ENS a EPS uplatňují, že lokomotivy, které jsou určeny speciálně pro provoz v tunelu pod Lamanšským průlivem nebo které mohou tímto tunelem projíždět, je možné nakoupit od výrobců nebo najmout od jiných provozovatelů železničních služeb na volném trhu. Komise se rovněž nezabývala otázkou dostupnosti lokomotiv nebo vlakových posádek ani neprokázala, že by byl jakýkoli nedostatek kvalifikovaného železničního personálu. Uložená podmínka navíc nutí železniční podniky, aby nezbytné železniční služby dodávaly mezinárodním seskupením a provozovatelům dopravy v jejich sítích, jinými slovy nad rámec dotyčných tras.

¹⁹³ Žalobkyně se dále domnívají, že uložená podmínka je zbytečná. Je irelevantní pro první omezení hospodářské soutěže uvedené v rozhodnutí, tj. pro omezení soutěže mezi účastnicemi řízení v důsledku vytvoření společného podniku. Není odůvodněná, ani pokud jde o omezení hospodářské soutěže ve vztahu k třetím osobám, které vyplývá z údajného dominantního postavení mateřských společností ENS v oblasti poskytování železničních služeb v jejich členských státech původu. Zaprvé žádný z železničních podniků nenavázal exkluzivní vztahy s ENS, takže všechny tyto podniky mohou své lokomotivy, personál a železniční trasy, ke kterým mají práva, volně poskytovat jakémukoliv jinému podniku. Navíc vzhledem k tomu, že trhy služebních a turistických cest na dotčených trasách zahrnují též leteckou, autobusovou a automobilovou dopravu, nemá ENS dominantní postavení, a odmítnutí dodávat třetí osobě služby uvedené v rozhodnutí by tedy nemělo žádný dopad na hospodářskou soutěž na těchto navazujících trzích. Z toho plyne, že budoucí provozovatel osobní dopravy nemusí nutně získat předmětné železniční služby, aby mohl působit na trhu, jak byl vymezen v rozhodnutí. Komise každopádně nepředložila žádné důkazy od třetích osob, zejména od současných nebo

potenciálních provozovatelů konkurenčních služeb, na podporu svého tvrzení, že společný podnik může znevýhodňovat ostatní provozovatele. Obava Komise je tedy čistě hypotetická.

¹⁹⁴ Komise úvodem připomíná, že podobná podmínka byla uložena i v rozhodnutí ACI, přičemž ACI je společný podnik společností BR, SNCF a Intercontainer specializovaný na přepravu zboží mezi Spojeným královstvím a kontinentem, a upozorňuje, že proti tomuto rozhodnutí nebyla podána žádná žaloba ze strany zakládajících podniků.

¹⁹⁵ Komise rovněž poznamenává, že uložená podmínka nevyžaduje, aby zakládající podniky ENS dodávaly třetím osobám všechny služby, které poskytují své společné dceřiné společnosti (jako například úklidové a marketingové služby), a zejména že zakládajícím podnikům ENS není uložena žádná povinnost v souvislosti s vagony, jejichž pořizovací náklady jsou podle nich samotných hlavní překážkou vstupu na trh.

¹⁹⁶ Dále uplatňuje, že přístup k železniční infrastruktuře je v současné době z větší části ovládan železničními podniky jako správci infrastruktury a že potřeba získat přístup k infrastruktuře představuje významnou překážku pro vstup na železniční segment relevantního trhu. V rozsahu, v němž správci infrastruktury a železniční podniky představují odlišné subjekty, je povinnost vyplývající pro železniční podniky z uložené podmínky bezpředmětná.

¹⁹⁷ V souvislosti se speciálními lokomotivami a jejich posádkami Komise uvádí, že i když je teoreticky mohou vlastnit jiné podniky než zakládající podniky ENS a i když si uvedené lokomotivy teoreticky může koupit nebo najmout jakýkoli provozovatel dopravy, ve skutečnosti je mají pouze zakládající podniky ENS. Je tedy prakticky nemožné, aby provozovatelé dopravy našli alternativní řešení. Za těchto okolností je nepopiratelné, že dotčené železniční podniky zaujímají na trhu nezbytných služeb dominantní postavení, což v souladu s judikaturou Soudního dvora a Soudu (výše uvedené rozsudky Istituto Chemioterapico Italiano a Commercial Solvents v. Komise, CBEM, RTE v. Komise a BBC v. Komise) odůvodňuje uloženou podmínku.

¹⁹⁸ Ohledně žalobního důvodu vycházejícího z nepřiměřenosti uložené podmínky Komise uvádí, že skutečnost, že právo přístupu k infrastruktuře vyhrazuje směrnice pro železniční podniky a mezinárodní seskupení těchto podniků, neznamená, že jiní provozovatelé dopravy nemohou provozovat tytéž služby jako ENS. Vzhledem k tomu, že pouze železniční podniky mají přístup k infrastruktuře a že nové subjekty nemají na základě směrnice žádné nezávislé právo žádat od příslušných správců infrastruktury časové úseky na trati, musejí železniční podniky takovým provozovatelům dodávat časové úseky proto, aby jim umožnily přístup na trh. Krom toho se uložená podmínka vztahuje pouze na železniční služby nezbytné pro vstup na železniční segment relevantních trhů; není tedy nepřiměřená a umožňuje zajistit přítomnost více provozovatelů železniční dopravy, a tím pozvednout hospodářskou soutěž s jinými druhy dopravy.

¹⁹⁹ Komise navíc odmítá výklad, podle něhož podmínka uložená dotčeným železničním podnikům tyto podniky zavazuje, aby nezbytné železniční služby dodávaly ve svých sítích jako celku, to znamená i mimo dotčené trasy. Uvedená povinnost se totiž týká jen přístupu na trhy vymezené v napadeném rozhodnutí.

200 Závěrem Komise tvrdí, že neexkluzivní povaha dohody mezi železničními podniky a ENS je zcela bezvýznamná. Jelikož totiž v souladu s dohodou železniční podniky sdílejí ztráty a zisky ENS, je nepravděpodobné, že by si ty samé podniky přály dodávat služby potenciálním konkurentům.

201 Spojené království jako vedlejší účastník řízení tvrdí, že uloženou podmínku nelze považovat za nezbytnou, protože Komise již v bodě 65 rozhodnutí shledala, že omezení hospodářské soutěže je v tomto případě nutné. Předložené odůvodnění, zmiňující potřebu zajistit na trhu přítomnost provozovatelů železniční dopravy soutěžících se společnostmi ENS, je krom toho nepřipadné, protože žádní takoví konkurenční provozovatelé neexistují. Komise tak narušila podmínky hospodářské soutěže, neboť uměle podnítila provozovatele dopravy, aby vstoupili na trh, což je jednání, ke kterému Komise nemá pravomoc podle článku 13 nařízení č. 1017/68.

202 Sporné rozhodnutí rovněž trpí vadou spočívající v chybějícím odůvodnění, protože řádně a dostatečně nevysvětluje důvody, proč Komise uplatnila doktrínu „základní vybavenosti“. V každém případě nejsou splněny podmínky pro použití této doktríny. Zaprvé, jelikož dané železniční podniky nemají dominantní postavení na trzích vymezených v rozhodnutí Komise, nelze předmětné železniční služby kvalifikovat jako nezbytné pro vstup konkurentů na tyto trhy. Odůvodnění uložené podmínky založené na segmentaci dotčených trhů navíc ukazuje vadnost úvah Komise, která se v tomto bodě dostává do rozporu s analýzou trhu obsaženou v rozhodnutí. Zadruhé, Komise ve svém rozhodnutí uvádí, že smluvní strany dohod ENS musejí dodávat „nezbytné železniční služby“ novým subjektům na trhu, jestliže tyto subjekty nejsou schopny je samy dodávat, čímž implicitně připouští, že železniční podniky nemusejí mít výhradní kontrolu nad zařízeními a službami, k nimž je přístup považován za nezbytný, a uložená podmínka je proto věcně neodůvodněná.

203 V odpovědi Spojenému království Komise úvodem namítá, že zjištění, že dohoda o založení společného podniku zahrnuje omezení hospodářské soutěže, která jsou považována za nezbytná, neznamená, že všechna tato omezení jsou nepostradatelná. Uložená podmínka měla právě zajistit, aby omezení hospodářské soutěže nepřekročila rámec toho, co je nezbytné. Mimoto uložená podmínka odráží jinou starost, než které se týká doktrína „základní vybavenosti“, protože v projednávané věci je jejím cílem zajistit, že budou dodržovány podmínky pro udělení výjimky, které stanoví čl. 85 odst. 3 Smlouvy a článek 5 nařízení č. 1017/68.

204 Závěrem Komise tvrdí, že u smíšeného trhu, jakým je trh vymezený v napadeném rozhodnutí, není nutné, aby překážky vstupu byly vztyčeny ohledně všech jeho segmentů. Akceptovat takový přístup by znamenalo, že v případě multimodálního trhu, na němž převládá jeden druh dopravy, by do působnosti článku 85 Smlouvy spadaly pouze překážky bránící třetím osobám v přístupu k tomuto druhu dopravy, zatímco ostatní druhy by se použití práva hospodářské soutěže vymykaly.

Závěry Soudu

205 Soud upozorňuje, že podle bodu 79 sporného rozhodnutí má podmínka uložená v článku 2 výroku tohoto rozhodnutí „zajistit, aby omezení hospodářské soutěže nepřekračovala nezbytnou míru“.

206 Nicméně jak vyplývá z přezkumu prvního a druhého žalobního důvodu provedeného Soudem, je třeba mít za to, že Komise v napadeném rozhodnutí neposoudila správně a dostatečně hospodářský a právní kontext, ve kterém byly uzavřeny dohody ENS. Nebylo tak prokázáno, že dohody ENS omezují hospodářskou soutěž ve smyslu čl.

85 odst. 1 Smlouvy, a že k jejich platnosti je tedy zapotřebí, aby jim byla udělena výjimka podle čl. 85 odst. 3 Smlouvy. Za těchto okolností, jelikož napadené rozhodnutí neobsahuje příslušné analytické údaje týkající se struktury a fungování trhu, na kterém ENS působí, stupně hospodářské soutěže převládajícího na tomto trhu, a v důsledku toho ani údaje týkající se povahy a rozsahu tvrzených omezení hospodářské soutěže, nemohla Komise posoudit, zda podmínka uložená v článku 2 napadeného rozhodnutí je či není nezbytná pro účely udělení případné výjimky podle čl. 85 odst. 3 Smlouvy.

207 Avšak i kdyby Komise správně a dostatečně posoudila předmětná omezení hospodářské soutěže, bylo by zapotřebí přezkoumat, zda správně aplikovala čl. 85 odst. 3 Smlouvy, když oznamujícím stranám uložila podmínku, že časové úseky, lokomotivy a posádky musejí být třetím osobám poskytovány za stejných podmínek jako společnosti ENS, z důvodu, že tyto služby jsou nezbytné nebo že představují základní vybavenost, jak uvedli účastníci řízení ve svých písemných vyjádřeních a během jednání.

208 V tomto ohledu Soud poznamenává, že z judikatury týkající se používání článku 86 Smlouvy vyplývá, že výrobek nebo služba mohou být považovány za základní nebo nezbytné pouze tehdy, jestliže neexistuje žádný skutečný nebo potenciální zastupující výrobek nebo služba (rozsudek Soudního dvora ze dne 6. dubna 1995, RTE a ITP v. Komise, C-241/91 P a C-242/91 P, Recueil, s. I-743, body 53 a 54, a rozsudek Soudu ze dne 12. června 1997, Tiercé Ladbroke v. Komise, T-504/93, Recueil, s. II-923, bod 131).

209 V důsledku toho se Soud domnívá, že jedná-li se jako v projednávané věci o dohodu o založení společného podniku, která spadá pod čl. 85 odst. 1 Smlouvy, lze mateřské podniky nebo takto vytvořený společný podnik považovat za podniky, které vlastní infrastrukturu, výrobky nebo služby „nezbytné“ nebo „zásadní“ pro vstup na relevantní trh, pouze tehdy, jestliže tato infrastruktura, výrobky nebo služby nejsou „zaměnitelné“ a jestliže z důvodu jejich zvláštních vlastností, zejména nepřiměřeně vysokých nákladů nebo doby návratnosti investice, nejsou k dispozici žádná schůdná alternativní řešení pro potenciální konkurenty společného podniku, kteří jsou tímto vyloučeni z trhu.

210 Otázku, zda Komise mohla v projednávaném případě právoplatně kvalifikovat poskytnutí a) časových úseků pro vlaky, b) lokomotiv a c) posádek společnosti ENS jejími zakládajícími podniky jako základní nebo nezbytné služby, které musí být nabídnuty třetím osobám za stejných podmínek jako ENS, a pokud ano, zda své rozhodnutí dostatečně odůvodnila, je třeba přezkoumat ve světle předcházejících úvah a analogicky podle judikatury uvedené v bodě 208 výše. Konečně, na základě tohoto přezkumu je rovněž třeba ověřit opodstatněnost Komisí provedené analýzy domnělých omezení hospodářské soutěže ohledně třetích osob, která vyplývají ze zvláštních vztahů mezi zakládajícími podniky a ENS (viz výše bod 151).

211 Pokud jde zprv o časové úseky pro vlaky, je třeba konstatovat, že v článku 2 napadeného rozhodnutí se sice uvádí, že oznamující podniky „v případě potřeby poskytují [časové úseky] kterémukoliv mezinárodnímu seskupení železničních podniků“, nicméně podle judikatury musí být výrok rozhodnutí vykládán ve světle odůvodnění, ze kterého vychází, což v projednávané věci znamená ve světle bodu 81 napadeného rozhodnutí. Z tohoto bodu 81 vyplývá, že oznamující podniky „by neměly [...] být povinny poskytnout časový úsek, jestliže žadatelem je seskupení železničních podniků ve smyslu článku 10 směrnice 91/440/EHS, které by jako

takové mohlo samo žádat o tento časový úsek u příslušných správců infrastruktury“. Napadené rozhodnutí tedy uvedenou povinnost ukládá pouze v případech, kdy třetí osobou není mezinárodní seskupení, nýbrž, jak uplatňuje Komise, provozovatel dopravy jako ENS. Avšak jak bylo konstatováno výše, ENS není provozovatelem dopravy, ale mezinárodním seskupením ve smyslu směrnice 91/440. Navíc trhu osobní železniční dopravy, jak tento trh v současnosti fakticky funguje, je kategorie provozovatelů dopravy neznámá. V důsledku toho je zkoumaná podmínka v rozsahu, v němž ukládá zakládajícím podnikům, které již vlastní časové úseky, povinnost dodávat tyto úseky třetím osobám působícím na trhu jako provozovatelé dopravy, založena na nesprávných předpokladech, a je tedy nepodložená.

212 Pokud jde zadruhé o poskytnutí lokomotiv, je namíste připomenout, jak bylo zdůrazněno výše, že lokomotivy nelze považovat za základní nebo nezbytné zařízení, jestliže nejsou nezbytné pro konkurenty ENS, v tom smyslu, že bez nich by tito konkurenti nebyli schopni ani vstoupit na dotčený trh, ani pokračovat v činnosti na tomto trhu. Avšak vzhledem k tomu, že rozhodnutí vymezilo dotčený trh jako intermodální trh přepravy osob, které cestují v rámci výkonu povolání, a rovněž intermodální trh přepravy osob, které cestují ve svém volném čase, a že podíl ENS nepřekračuje na žádném z těchto dvou intermodálních trhů 7 až 8 % podle Komise či 5 % podle oznamujících stran, nelze připustit, že případné odmítnutí oznamujících podniků poskytnout konkurentům ENS speciální lokomotivy pro provoz v tunelu pod Lamanšským průlivem by mohlo mít za následek vyloučení těchto konkurentů z dotčeného trhu, jak byl vymezen v napadeném rozhodnutí. Nebylo totiž prokázáno, že podnik s tak malým podílem na trhu může mít vliv na fungování a strukturu dotčeného trhu.

213 Odmítnutí poskytnout lokomotivy by případně mohlo mít vliv na hospodářskou soutěž jen tehdy, jestliže by uvažovaným trhem byl trh zcela odlišný, tj. intramodální trh železniční přepravy osob, které cestují v rámci výkonu povolání, a turistů, na němž mají železniční podniky v současnosti dominantní postavení. Avšak Komise nepovažovala za relevantní tento intramodální trh, nýbrž trh intermodální (viz body 17 až 27 napadeného rozhodnutí). Intramodální trh železniční dopravy jako segment intermodálního trhu obchodních a turistických cest zmínila Komise poprvé až v písemné části řízení, a to s cílem odůvodnit povinnost poskytovat lokomotivy konkurentům ENS, kterou uložila oznamujícím podnikům. I když nelze popřít, že účinky dohody lze analyzovat jak ve vztahu k hlavnímu trhu, tak ve vztahu k některému z jeho segmentů, nic to nemění na tom, že jak rozlišování mezi hlavním trhem a jeho segmenty, tak důvody ospravedlňující takové rozlišování musejí z rozhodnutí vydaného v řízení podle čl. 85 odst. 1 Smlouvy jasně a jednoznačně vyplývat, přičemž v projednávané věci tomu tak není.

214 I pokud by bylo možné mít za to, že vysvětlení, která v tomto ohledu předložila Komise v rámci písemné části řízení, nepředstavují nové vymezení relevantního trhu tak, jak byl vymezen v bodech 17 až 27 napadeného rozhodnutí, ale spíše toto vymezení blíže objasňují, přesto by bylo nutné považovat posouzení provedené Komisí v tomto případě za nedostatečně odůvodněné.

215 Jak totiž uplatnily žalobkyně, napadené rozhodnutí neobsahuje žádné údaje, které by dokazovaly, že dotyčné lokomotivy jsou nezbytné nebo zásadní. Konkrétněji, ze znění napadeného rozhodnutí nelze vyvodit závěr, že třetí osoby si je nemohou opatřit ať už přímo u výrobců, nebo nepřímo koupí nebo pronájmem od jiných podniků. Spis neobsahuje ani žádnou korespondenci mezi Komisí a třetími stranami,

ze které by vyplývalo, že třetí strany nemají možnost opatřit si dotyčné lokomotivy na trhu. Jak již žalobkyně zdůraznily, všechny podniky, které by si přály provozovat v tunelu pod Lamanšským průlivem stejné železniční služby jako ENS, si mohou na trhu volně nakoupit nebo najmout dotčené lokomotivy. Ze spisu navíc vyplývá, že smlouvy o dodávkách lokomotiv uzavřené mezi oznamujícími podniky a ENS neobsahují žádnou exkluzivní doložku ve prospěch ENS, a že každý z oznamujících podniků tedy může svobodně dodávat stejné lokomotivy i třetím osobám, a nikoliv pouze ENS.

216 V tomto ohledu je třeba dodat, že Komise nezpochybnila skutečnost, že třetí osoby mohou dotyčné lokomotivy volně nakoupit nebo si najmout na trhu, ale omezila se na tvrzení, že se fakticky jedná o čisté teoretickou možnost a že tyto lokomotivy ve skutečnosti mají k dispozici pouze oznamující podniky. Tento argument Komise nicméně nelze přijmout. Skutečnost, že oznamující podniky si na trhu opatřily dotyčné lokomotivy jako první, neznamená, že jsou jediné, kdo tak může učinit.

217 Z uvedeného vyplývá, že posouzení nezbytné a zásadní povahy speciálních lokomotiv určených pro provoz v tunelu pod Lamanšským průlivem, které provedla Komise, a v důsledku toho i povinnost uložená zakládajícím podnikům poskytnout takové lokomotivy třetím osobám, trpí vadou spočívající v chybějícím, nebo přinejmenším nedostatečném odůvodnění.

218 Povinnost uložená zakládajícím podnikům poskytovat třetím osobám rovněž posádky speciálních lokomotiv určených pro provoz v tunelu pod Lamanšským průlivem je ze stejných důvodů stížena týmiž vadami, tj. chybějícím nebo nedostatečným odůvodněním.

219 V důsledku toho je napadené rozhodnutí v rozsahu, v němž žalobkyním ukládá povinnost dodávat třetím osobám, které konkurují společnosti ENS, tytéž „nezbytné služby“, jaké dodávají ENS, stíženo vadou spočívající v chybějícím, nebo přinejmenším nedostatečném odůvodnění.

220 Z uvedeného rovněž plyne, že analýza omezení hospodářské soutěže ve vztahu k třetím osobám následkem zvláštních vztahů mezi zakládajícími podniky a ENS, kterou provedla Komise, je rovněž nepodložená (viz výše body 150 a 151). Vzhledem k tomu, jak bylo prokázáno výše, že ENS není provozovatelem dopravy, lze trh železniční dopravy rozdělit ve skutečnosti pouze na dva odlišné trhy služeb: na integrovaný trh přepravy osob, na němž působí pouze železniční podniky a jejich mezinárodní seskupení, a trh přístupu k infrastruktuře a správy infrastruktury, který ovládají správci infrastruktury ve smyslu směrnice 91/440 (viz právní rámec výše, body 1 až 6). V tomto ohledu je třeba dodat, že argument, který vznesla Komise v průběhu jednání a podle něhož z bodu 55 rozsudku Soudu ze dne 21. října 1997, Deutsche Bahn v. Komise (T-229/94, Recueil, s. II-1689), vyplývá, že trh železničních služeb představuje segment odlišný od trhu železniční dopravy jako celku, je nepodložený, protože závěry učiněné Soudem v uvedené věci platily pouze pro trh železniční dopravy ve vztahu ke kombinované přepravě zboží. Omezení hospodářské soutěže ve vztahu k třetím osobám měla proto být analyzována na dvou výše uvedených trzích.

221 Co se týče nejprve přístupu k infrastruktuře (časovým úsekům), je pravda, že přístup třetích osob k ní může být zásadně omezen, jestliže tento přístup ovládají konkurenční podniky; nicméně povinnost železničních podniků, které jsou zároveň správci infrastruktury, poskytnout jej za spravedlivých a nediskriminačních podmínek mezinárodním seskupením, která jsou konkurenty ENS, je výslovně

stanovena a zaručena směrnicí 91/440. Dohody ENS tedy z podstaty věci nemohou bránit třetím osobám v přístupu k infrastruktuře. Pokud jde o poskytování speciálních lokomotiv určených pro provoz v tunelu pod Lamanšským průlivem a jejich posádek společnosti ENS, pouhá skutečnost, že ENS je jediným podnikem, který má z těchto služeb prospěch, by mohla bránit třetím osobám v přístupu na navazující trh jen v případě, že by tyto lokomotivy a posádky měly být pokládány za základní vybavenost. Vzhledem k tomu, že z výše uvedených důvodů (viz body 210 až 215) speciální lokomotivy a jejich posádky nemohou být takto kvalifikovány, skutečnost, že na základě dohod o provozování nočních vlaků mají být poskytovány společnosti ENS, nelze považovat za omezení hospodářské soutěže ve vztahu k třetím osobám. Proto ani tato část analýzy omezení hospodářské soutěže ve vztahu k třetím osobám, kterou provedla Komise, není opodstatněná (viz výše body 150 a 151).

4. K čtvrtému žalobnímu důvodu vycházejícímu z nedostatečné doby platnosti udělené výjimky

Argumenty účastníků řízení

222 Žalobkyně zdůrazňují, že dohody ENS se týkají významné dlouhodobé investice a že rentabilita projektu závisí na získání výhodných podmínek pro financování nákupu speciálních kolejových vozidel po dobu 20 let, takže omezení platnosti výjimky na osm let je nepřiměřené. Odkaz v rozhodnutí na dobu, kterou určité železniční podniky považují za nezbytnou pro zajištění životaschopnosti jiné dohody, vztahující se na kombinovanou přepravu zboží v tunelu pod Lamanšským průlivem, je irelevantní, protože se týká společného podniku působícího v jiném odvětví než ENS a žádná z oznamujících stran se tohoto podniku neúčastní.

223 V souvislosti s odůvodněním uvedeným v bodě 73 rozhodnutí, podle kterého se doba platnosti výjimky řídí mimo jiné tím, po jak dlouhou dobu nedojde v souladu s rozumným očekáváním k podstatné změně podmínek na trhu, mají žalobkyně za to, že Komise nepředložila žádný důkaz, že po skončení platnosti výjimky lze takové změny očekávat, přičemž finanční rizika budou v důsledku relativně krátké doby platnosti výjimky zhoršena.

224 Žalobkyně v tomto ohledu dodávají, že rozhodovací praxe Komise byla vždy taková, že u společných podniků, které si žádají významné dlouhodobé investice a jejichž účelem je vyvinout nový produkt, bylo uznáváno, že nutně potřebují dlouhé období pro zajištění návratnosti vloženého kapitálu. Žalobkyně se domnívají, že je chybou v rozhodnutí tvrdit, že společné nabytí vybavení lze odlišit od jeho obchodního využití, neboť kolejová vozidla používaná společností ENS mohou sloužit pouze na trasách mezi Spojeným královstvím a kontinentem. Na základě všech těchto důvodů žalobkyně shledávají, že napadené rozhodnutí trpí vadou spočívající ve zjevně nesprávném posouzení nebo v chybějícím či nedostatečném odůvodnění.

225 Komise uvádí, že doba platnosti výjimky musí být stanovena v závislosti na tržních podmínkách panujících v době přijetí rozhodnutí a s přihlédnutím k předvídatelným změnám, které mohou v budoucnu nastat na relevantním trhu. Domnívá se, že doba výjimky stanovená v projednávaném případě, tedy deset let od oznámení a osm let od přijetí rozhodnutí, umožňuje uvést v soulad realistické ekonomické prognózy na jedné straně a potřebu právní jistoty pro podniky na straně druhé. Z oznámení dohod vyplývá, že finanční prognózy dotčených železničních podniků ukazují, že noční přepravní služby poskytované ENS budou vytvářet dostatečné příjmy k pokrytí nákladů již od čtvrtého roku provozu (oznámení, s. 35, odstavec II.4.e.1.4, žalobní

odpověď, příloha 1). Podle Komise skutečnost, že financování nákupu kolejových vozidel je rozloženo na období 20 let, neodůvodňuje udělení výjimky s delší dobou platnosti, neboť lze rozlišovat mezi společnou investicí do vybavení a obchodním využíváním tohoto vybavení.

226 Komise dodává, že podle čl. 13 odst. 2 nařízení č. 1017/68 může být výjimka v odůvodněných případech více než jednou prodloužena a že v praxi se doba platnosti prodlužuje v případě, že se podmínky na trhu podstatně nezměnily. Pokud by nastaly podstatné změny, Komise by přesto mohla platnost svého rozhodnutí prodloužit, s tím že by stanovila jiné podmínky, než které byly uloženy v předchozím rozhodnutí.

227 Spojené království jako vedlejší účastník uplatňuje, že podmínka uložená železničním podnikům a doba platnosti výjimky pozměňují finanční základ, na němž se účastníci dohod ENS zavázali poskytovat dotyčné nové železniční služby. Rozsah investice účastníků měl být zásadním faktorem při určení doby platnosti výjimky. Vzhledem k tomu, že rozhodnutí jej nevzalo v úvahu, je neslučitelné s politikou podpory zapojení soukromého sektoru do rozvoje transevropských sítí.

228 Komise v odpověď namítá, že doba platnosti udělené výjimky je jak dostatečná, tak odůvodněná, a že na rozdíl od tvrzení Spojeného království je její rozhodnutí v souladu s politikou zapojování soukromého sektoru do rozvoje transevropských sítí.

Závěry Soudu

229 Jak vyplývá z přezkumu prvního a druhého žalobního důvodu, je třeba mít za to, že Komise neposoudila správně a dostatečně hospodářský a právní kontext, v němž došlo k uzavření dohod ENS. V důsledku toho nebylo prokázáno, že dohody ENS omezují hospodářskou soutěž ve smyslu čl. 85 odst. 1 Smlouvy, a tedy že k jejich platnosti je zapotřebí výjimky podle čl. 85 odst. 3 Smlouvy. Proto Komise nemohla posuzovat ani přiměřenou dobu trvání případné výjimky udělené podle tohoto ustanovení.

230 I kdyby posouzení omezení hospodářské soutěže, které provedla Komise v napadeném rozhodnutí, bylo dostatečné a správné, Soud se domnívá, že doba platnosti výjimky udělené podle čl. 85 odst. 3 Smlouvy – nebo podle článku 5 nařízení č. 1017/68, jako v projednávaném případě – a čl. 53 odst. 3 Dohody o EHP musí být dostatečná k tomu, aby subjekty, na které se výjimka vztahuje, měly možnost dosáhnout užítku, který byl důvodem k jejímu udělení, v této věci jmenovitě přínosu pro hospodářský rozvoj a výhod pro spotřebitele plynoucích ze zavedení nových vysoce kvalitních přepravních služeb, jak je uvedeno v bodech 59 až 61 napadeného rozhodnutí. Navíc vzhledem ke skutečnosti, že takovýto rozvoj a výhody nelze realizovat bez značných investic, doba nezbytná pro zajištění návratnosti těchto investic nutně představuje zásadní faktor, který musí být brán v potaz při stanovení doby platnosti výjimky, a to zvláště v takovém případě, jako je tento, kdy je nesporné, že se jedná o zcela nové služby, které jsou spojeny s velkými investicemi a značnými finančními riziky a které si žádají, aby zúčastněné podniky sdílely své know-how (body 63, 64 a 75 rozhodnutí).

231 Za těchto okolností se Soud domnívá, že úvaha obsažená v bodě 73 rozhodnutí, podle které „se tedy doba platnosti výjimky řídí mimo jiné tím, po jak dlouhou dobu nedojde v souladu s rozumným očekáváním k podstatné změně podmínek na trhu“, nemůže být sama o sobě pokládána za rozhodující pro stanovení doby platnosti

výjimky, aniž by bylo přihlédnuto také k době, která je nezbytná pro to, aby zúčastněné strany dosáhly uspokojivé návratnosti svého kapitálu.

232 Sporné rozhodnutí však neobsahuje žádné podrobné posouzení délky doby, která je potřebná pro dosažení návratnosti dotčených investic v podmínkách právní jistoty, zejména s ohledem na skutečnost, že zúčastněné strany převzaly v souvislosti s pořízením speciálních kolejových vozidel finanční závazky na dobu 20 let. Prohlášení Komise v bodě 76 rozhodnutí, že v souvislosti s kombinovanou přepravou zboží ji některé železniční podniky informovaly, že pro zavedení a zajištění životaschopnosti nových služeb je zapotřebí období pěti let, je v tomto ohledu irelevantní, neboť jak již bylo konstatováno (viz výše body 185 až 187), zde se jedná o společný podnik působící na jiném trhu než ENS.

233 Pokud jde o závěr Komise obsažený v bodě 75 napadeného rozhodnutí, podle něhož rozsah investic nemůže být rozhodujícím faktorem při stanovení doby platnosti výjimky, protože společné pořízení vybavení je oddělitelné od jeho obchodního využívání, je nutné konstatovat, že rozhodnutí neobsahuje žádné vysvětlení, proč jsou nákup a obchodní využívání vybavení „oddělitelné“, vezmeme-li v úvahu, že dotyčná kolejová vozidla byla nabyta a finanční závazky, které s tímto nabytím souvisejí, byly převzaty výlučně v kontextu oznámených dohod. Komise každopádně nezpochybnila tvrzení žalobkyň, že jiné možnosti využití dotyčných kolejových vozidel jsou velmi omezené.

234 Z uvedeného vyplývá, že rozhodnutí Komise omezit platnost výjimky udělené dohodám ENS na osm let v každém případě trpí nedostatkem odůvodnění.

235 Vzhledem k výše uvedenému musí být čtvrtý žalobní důvod žalobkyň prohlášen za opodstatněný.

236 Ze všech předcházejících úvah vyplývá, aniž by bylo nutné přezkoumávat žalobní důvod předložený společností SNCF ve věci T-384/94, který vychází z porušení článku 3 nařízení č. 1017/68, že napadené rozhodnutí musí být zrušeno.

K nákladům řízení

237 Podle čl. 87 odst. 2 jednacího řádu se účastník řízení, který neměl úspěch ve věci, uloží náhrada nákladů řízení, pokud to účastník řízení, který měl ve věci úspěch, požadoval. Vzhledem k tomu, že Komise neměla ve věci úspěch a žalobkyně náhradu nákladů řízení požadovaly, je důvodné uložit Komisi náhradu nákladů řízení, včetně nákladů řízení vynaložených SNCF jako vedlejší účastnicí ve věcech T-374/94 a T-384/94.

238 V souladu s čl. 87 odst. 4 jednacího řádu Soudu Spojené království ponese vlastní náklady řízení.

Z těchto důvodů

Soud (druhý senát)

rozhodl takto:

- 1) Rozhodnutí Komise 94/663/ES ze dne 21. září 1994 v řízení podle článku 85 Smlouvy o ES a článku 53 Dohody o EHP (IV/34.600 – Night Services) se zrušuje.**
- 2) Komisi se ukládá náhrada nákladů řízení.**
- 3) Spojené království Velké Británie a Severního Irska jako vedlejší účastník ponese vlastní náklady řízení.**