

EL

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ της 27.08.2003

σχετικά με διαδικασία σύμφωνα με το άρθρο 82 της συνθήκης ΕΚ

(COMP/ 37.685 GVG/FS)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 17 του Συμβουλίου της 6ης Φεβρουαρίου 1962, πρώτος κανονισμός εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης¹, όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1216/99², και ιδιαίτερα τα άρθρα 3 και 15 παράγραφος 2,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 του Συμβουλίου της 19ης Ιουλίου 1968, περί εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στους τομείς των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών³,

την καταγγελία που υπεβλήθη από την εταιρεία περιορισμένης ευθύνης Georg Verkehrsorganisation GmbH (GVG) στις 25 Οκτωβρίου 1999, με βάση το άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68, σύμφωνα με την οποία είχε παραβιασθεί το άρθρο 82 της συνθήκης ΕΚ,

την απόφαση της Επιτροπής της 21ης Ιουνίου 2001 να κινήσει τη διαδικασία στην παρούσα υπόθεση,

Αφού έδωσε στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις την ευκαιρία να γνωστοποιήσουν τις απόψεις τους στις αντιρρήσεις που ήγειρε η Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 1 του κανονισμού αριθ. 17 και το άρθρο 26 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 σε συνδυασμό με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2842/98 της Επιτροπής της 22ας Δεκεμβρίου 1998 για τις ακροάσεις των μερών σε ορισμένες διαδικασίες που θεμελιώνονται στα άρθρα 85 και 86 της συνθήκης ΕΚ⁴,

Αφού διαβουλευθήκε με τη συμβουλευτική επιτροπή περιοριστικών πρακτικών και δεσποζουσών θέσεων και τη συμβουλευτική επιτροπή περιοριστικών πρακτικών και μονοπωλίων στον τομέα των μεταφορών,

¹ ΕΕ L 13, 21.2.1962, σ. 204. Καίτοι ο εν λόγω κανονισμός καταργήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1/2003 του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 2002 (ΕΕ L 1, 4.1.2003, σ. 1), εξακολουθεί να είναι εφαρμοστέος στις αποφάσεις που εκδίδονται προ της 1ης Μαΐου 2004.

² ΕΕ L 148, 15.6.1999, σ. 5

³ ΕΕ L 175, 23.7.1968, σ. 1. Ο κανονισμός τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1/2003 του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 2002 (ΕΕ L 1, 4.1.2003, σ. 1), ο οποίος, όμως, ισχύει μόνο από την 1η Μαΐου του 2004.

⁴ ΕΕ L 354, 30.12.1998, σ. 18.

Έχοντας υπόψη την τελική έκθεση του Συμβούλου Ακροάσεων στην παρούσα υπόθεση⁵,

Εκτιμώντας τα εξής:

A. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Αυτή η υπόθεση ξεκίνησε με καταγγελία που υπεβλήθη από τη γερμανική σιδηροδρομική επιχείρηση Georg Verkehrsorganisation GmbH (στο εξής: «GVG») κατά της Ferrovie dello Stato S.p.A. (στο εξής: «FS»), που είναι ο εθνικός σιδηροδρομικός μεταφορέας της Ιταλίας. Η GVG κατήγγειλε ότι από το 1995 η FS αρνείτο να παράσχει πρόσβαση στην ιταλική υποδομή, να συμμετάσχει σε διαπραγματεύσεις για τη δημιουργία διεθνούς ένωσης και να χορηγήσει υπηρεσίες έλξης. Αυτό αποστέρησε την GVG από τη δυνατότητα να εξασφαλίσει διεθνή σιδηροδρομική υπηρεσία μεταφοράς επιβατών από διάφορα σημεία της Γερμανίας μέσω της Βασιλείας με προορισμό το Μιλάνο.
2. Η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η FS αρνούμενη να χορηγήσει στη GVG πρόσβαση στις εν λόγω υπηρεσίες, που είναι απαραίτητες για τη διεξαγωγή των επιχειρήσεών της, καταχράστηκε τη δεσπίζουσα θέση της κατά την έννοια του άρθρου 82 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 8 του κανονισμού αριθ. 1017/68. Μετά την έναρξη της έρευνας της Επιτροπής, η FS ανέλαβε δεσμεύσεις έναντι της Επιτροπής ότι θα παύσει και δεν θα επαναλάβει την κατάχρηση.

B. ΤΑ ΜΕΡΗ

3. Η GVG είναι γερμανική σιδηροδρομική επιχείρηση η οποία προσφέρει έως τώρα διεθνείς σιδηροδρομικές υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών στη βάση εθνικής εξουσιοδότησης από τον Μάρτιο του 1992. Στις 31 Μαρτίου 1995 έλαβε από το Υπουργείο Μεταφορών του ομόσπονδου κρατιδίου της Έσσης άδεια συμβατή με την οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1985, σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις⁶, για να προσφέρει σιδηροδρομικές υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών. Το 2000 η GVG συνέστησε διεθνή ένωση με τους σουηδικούς κρατικούς σιδηροδρόμους για την παροχή υπηρεσιών μεταξύ Malmö και Πράγας και Malmö και Βερολίνου. Το 2001 εκμεταλλευόταν άνω των 200 τρένων ετησίως στη διεθνή αγορά μεταφοράς επιβατών σε μεγάλες αποστάσεις από τη Γερμανία προς άλλες ευρωπαϊκές χώρες (Αυστρία, Γαλλία, Σουηδία, ανατολική Ευρώπη).
4. Η FS είναι ο μεγαλύτερος ιταλικός σιδηροδρομικός φορέας και ανήκει στο κράτος. Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1990, η FS αναδιαρθρώθηκε. Στις 22 Δεκεμβρίου 1992, η επιχείρηση συστάθηκε ως μετοχική εισηγμένη εταιρεία με την επωνυμία «*Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni*» (FS S.p.A) υπό την εποπτεία του Υπουργείου Οικονομικών. Στις 4 Μαρτίου 1996, η FS συνέστησε χωριστές επιχειρηματικές μονάδες για το δίκτυο, τα τροχοφόρα οχήματα και τα οχήματα έλξης, τους επιβάτες και τις λοιπές δραστηριότητες. Στις 27 Ιουλίου 1998 αυτές οι επιχειρηματικές μονάδες μετατράπηκαν σε αυτόνομα τμήματα: το τμήμα υποδομής (FS *Infrastruttura*), το τμήμα μεταφοράς επιβατών (FS *Passengeri*) και το τμήμα μεταφοράς φορτίων (FS *Cargo*).

⁵ ΕΕ [].

⁶ ΕΕ L 143, 27.6.1995, σ. 70.

5. Στις 13 Ιουλίου 2001 η FS πραγματοποίησε αναδιάρθρωση δημιουργώντας την FS Holding S.p.A.. Η FS Holding ελέγχει δύο εταιρείες:
6. Την Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI) η οποία εκμεταλλεύεται την υποδομή του δικτύου στη βάση σύμβασης διαχείρισης 60 ετών που συνήψε με τον Υπουργό Μεταφορών στις 31 Οκτωβρίου 2000 (νομοθετικό διάταγμα αριθ. 138Τ) και
7. Την Trenitalia SpA (Trenitalia) η οποία ασκεί δραστηριότητες μεταφοράς στη βάση άδειας για τη παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών που εκδόθηκε από τον Υπουργό Μεταφορών στις 23 Μαΐου 2000 σύμφωνα με τα προεδρικά διατάγματα αριθ. 277 της 8ης Ιουλίου 1998 και αριθ. 146 της 16ης Μαρτίου 1999.

Γ. Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΥ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΤΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ

Γ.1. Διεθνής σιδηροδρομική μεταφορά επιβατών μεταξύ Γερμανίας και Μιλάνου

8. Η GVG επιθυμεί να παράσχει διεθνείς υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών από τη Γερμανία προς το Μιλάνο και αντίστροφα. Πρόθεσή της είναι να οδηγεί επιβάτες που προέρχονται από διάφορες πόλεις της Γερμανίας, όπως η Καρλσρούη, το Koblenz και το Μανχάιμ, στη Βασιλεία. Στη συνέχεια προτείνει έναν χωρίς σταθμούς («Sprinter») σιδηροδρομικό σύνδεσμο ο οποίος λειτουργεί δύο φορές την ημέρα από τη Βασιλεία προς το Μιλάνο μέσω της Domodossola. Ορισμένοι εξ αυτών των επιβατών θα συνεχίζουν το ταξίδι τους από το Μιλάνο. Παρόμοια, το τρένο από το Μιλάνο προς τη Βασιλεία θα επιβιβάζει τοπικούς επιβάτες καθώς και επιβάτες προερχόμενους από άλλες πόλεις (που φθάνουν στο Μιλάνο με υπάρχοντα FS τρένα). Η GVG επιθυμεί να εξυπηρετήσει ειδικότερα επιχειρηματίες πελάτες προσφέροντας μια σύνδεση μεταξύ Βασιλείας και Μιλάνου η οποία θα είναι μέχρι και μία ώρα ταχύτερη από τις υπάρχουσες συνδέσεις. Αντίθετα προς την σχεδιαζόμενη απευθείας σύνδεση της GVG, η προηγούμενη πραγματοποιεί 14 σταθμούς μεταξύ Βασιλείας και Μιλάνου. Η GVG προβλέπει επίσης την παροχή συμπληρωματικών υπηρεσιών επί του τρένου.
9. Το προτέρημα μιας τέτοιας υπηρεσίας εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τα ωράρια των τρένων. Οι ώρες άφιξης και αναχώρησης στη Βασιλεία θα πρέπει να συνδυάζονται επιτυχώς με τα Inter-city τρένα της Deutsche Bahn AG (στο εξής: «DB») τα οποία θα τροφοδοτούν με επιβάτες που συνεχίζουν το ταξίδι τους πέραν της Βασιλείας. Παρόμοια ανταπόκριση θα πρέπει να εξασφαλίζεται για τη συνέχεια μετά το Μιλάνο. Επιπλέον, τα τρένα θα πρέπει να ξεκινούν με επαρκή χρονική διαφορά. Τα δρομολόγια τρένων που προβλέπονται από την GVG θα επιτρέπουν στα τρένα της να αναχωρούν με περίπου δίωρη χρονική διαφορά. Επιπλέον, για να εξασφαλιστεί ο κατά το δυνατό συντομότερος χρόνος ταξιδιού, θα πρέπει να υπάρχει καλή σύνδεση στην Domodossola. Οι σιδηροδρομικές διαδρομές που είχε ζητήσει η GVG το 1998 θα μπορούσαν να ληφθούν ως παράδειγμα⁷. Θα καθιστούσαν δυνατές τις υπηρεσίες που καθορίζονται στον παρακάτω πίνακα, καθώς και μία στάση διάρκειας 7-8 λεπτών στον σταθμό Βασιλεία-Bad με σκοπό την ανταπόκριση με την αμαξοστοιχία Inter-city από/προς τη Γερμανία⁸:

⁷ Τα δρομολόγια έχουν προσαρμοσθεί αρκετές φορές ανάλογα με τις σιδηροδρομικές διαδρομές που προσφέρει η Schweizer Bundesbahn.

⁸ Η αμαξοστοιχία Inter-city από τη Γερμανία φτάνει στη Βασιλεία στις 12:38 και στις 14:38. Με κατεύθυνση τον Βορρά, η αμαξοστοιχία Inter-city αναχωρεί από τη Βασιλεία στις 12:21 και στις 14:21. Για την αλλαγή τρένου στη Βασιλεία, οι επιβάτες θα έχουν στη διάθεσή τους 7 ή 8 λεπτά, αντιστοίχως.

Βασιλεία-Bad	Domodossola		Μιλάνο	Χρόνος ταξιδιού
Αναχώρηση	Άφιξη	Αναχώρηση	Άφιξη	
12:45	15:50	15:58	17:08	4h23
14:45	17:50	17:58	19:08	4h23
Μιλάνο	Domodossola		Βασιλεία Bad	
07:50	09:01	09:09	12:13	4h23
09:50	11:01	11:09	14:13	4h23

10. Η FS και η ελβετική σιδηροδρομική επιχείρηση Schweizer BundesBahn (στο εξής: «SBB») παρέχουν, σε συνεργασία, υπηρεσία σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών από τη Βασιλεία στο Μιλάνο. Λειτουργούν επτά τρένα ημερησίως μέσω του Chiasso⁹ και τρία τρένα ημερησίως μέσω της Domodossola¹⁰. Πέραν αυτού, η ιταλοελβετική επιχείρηση Cisalpino, στην οποία η FS κατέχει το 50% των μετοχών (το άλλο μισό κατανέμεται μεταξύ της SBB και της ελβετικής BLS Lotschbergbahn (στο εξής: «BLS»)) παρέχει μια ημερήσια υπηρεσία μέσω της Domodossola¹¹. Αυτές οι υπηρεσίες δεν παρέχονται στη βάση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας ή σύμφωνα με σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας¹².

Γ.2. Προϋποθέσεις για την παροχή υπηρεσίας

Γ.2.1. Άδεια

11. Για την παροχή διασυνοριακής σιδηροδρομικής υπηρεσίας μεταφοράς, μια σιδηροδρομική επιχείρηση χρειάζεται κατά πρώτον *άδεια*. Οι προϋποθέσεις για τη χορήγηση αδειών σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση έχουν εναρμονιστεί με την οδηγία 95/18/ΕΚ, η οποία μεταφέρθηκε στο ιταλικό δίκαιο με το διάταγμα αριθ. 146/1999 με καθυστέρηση δύο ετών στις 23 Ιουλίου 1999.

⁹ Το 1998, ο χρόνος ταξιδιού των ανταποκρίσεων αυτών ήταν 5h40. Σήμερα είναι 5h21. Οι συρμοί φθάνουν στον σιδηροδρομικό σταθμό «Βασιλεία-Bad».

¹⁰ Τα τρένα μέσω της Domodossola φθάνουν στον σιδηροδρομικό σταθμό «Βασιλεία-SBB». Οι επιβάτες που επιθυμούν να ταξιδέψουν στη Γερμανία είναι υποχρεωμένοι να μεταβούν στον σιδηροδρομικό σταθμό «Βασιλεία-Bad», από όπου αναχωρούν τα τρένα για τη Γερμανία. Ο χρόνος ταξιδιού για ένα από αυτά τα τρένα είναι 5h02, ενώ για τα υπόλοιπα είναι 5h21. Επιπλέον, ο χρόνος μετάβασης στον σιδηροδρομικό σταθμό Βασιλεία-Bad είναι 30 λεπτά περίπου.

¹¹ Το τρένο Cisalpino φθάνει στο σταθμό «Βασιλεία-SBB». Ο χρόνος ταξιδιού με αυτό είναι 4h31. Επιπλέον, ο χρόνος μετάβασης στον σιδηροδρομικό σταθμό Βασιλεία-Bad απαιτεί 30 λεπτά περίπου. Για μία σύγκριση του χρόνου ταξιδιού μεταξύ του Cisalpino και του τρένου που σχεδιάζει να δρομολογήσει η GVG βλ. το κεφάλαιο ΣΤ.3.

¹² Όπως αναφέρεται στο άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 της 26ης Ιουνίου 1969 περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (ΕΕ L 156/ 28.6.1969, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1893/91 (ΕΕ L 169, 29.6.1991, σ. 1).

Γ.2.2. Διεθνής ένωση

12. Στο παρόν στάδιο ελευθέρωσης των κοινοτικών σιδηροδρόμων, ο μόνος τρόπος για να μπορεί μια σιδηροδρομική επιχείρηση από κάποιο κράτος μέλος να έχει πρόσβαση στην αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών άλλου κράτους μέλους για την παροχή υπηρεσιών διεθνών μεταφορών επιβατών είναι η συμμετοχή σε «διεθνή ένωση». Η διεθνής ένωση περιγράφεται στην οδηγία του Συμβουλίου 91/440/ΕΟΚ της 29ης Ιουλίου 1991 για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων¹³ ως ένωση τουλάχιστον δύο σιδηροδρομικών επιχειρήσεων εγκατεστημένων σε διαφορετικά κράτη μέλη για την παροχή υπηρεσιών διεθνών μεταφορών μεταξύ κρατών μελών. Σύμφωνα με το άρθρο 10, παράγραφος 1, της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ στις διεθνείς ενώσεις πρέπει να παραχωρούνται δικαιώματα πρόσβασης και διέλευσης στα κράτη μέλη στα οποία είναι εγκατεστημένες οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που τις απαρτίζουν, καθώς και δικαιώματα διέλευσης σε άλλα κράτη μέλη. Όπως προκύπτει από την παράγραφο 128, η άποψη της Επιτροπής είναι ότι το άρθρο 10, παράγραφος 1, της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ έχει άμεσο αποτέλεσμα.
13. Η οδηγία 91/440/ΕΟΚ εφαρμόστηκε στην Ιταλία μόνο μετά από πενταετή καθυστέρηση με το διάταγμα αριθ. 277/1998, το οποίο τέθηκε σε ισχύ στις 8 Ιουλίου 1998. Παρά ταύτα, ακόμα και πριν τη μεταφορά της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ, δεν υπήρχαν νομικά εμπόδια σύμφωνα με το ιταλικό δίκαιο για την FS προκειμένου να δημιουργήσει διεθνή ένωση με σιδηροδρομική επιχείρηση άλλου κράτους μέλους για την παροχή διεθνών σιδηροδρομικών υπηρεσιών¹⁴.

Γ.2.3. Πρόσβαση στην υποδομή

14. Η σιδηροδρομική επιχείρηση χρειάζεται επίσης να διαθέτει *ικανότητα υποδομής*, π.χ. ορισμένο χρόνο στα δρομολόγια των σιδηροδρομικών δικτύων στα οποία επιθυμεί να παράσχει διασυνοριακές υπηρεσίες. Η πρόσβαση στην υποδομή συμπεριλαμβάνει διάφορες υπηρεσίες και ενέργειες που λαμβάνουν χώρα σε διάφορα χρονικά σημεία. Ειδικότερα είναι σημαντικά τα ακόλουθα στοιχεία: πληροφορίες σχετικά με τη διαθεσιμότητα σιδηροδρομικών δρομολογίων και με τις σχετικές τιμές· διεκπεραίωση αιτήσεων χωρητικότητας υποδομής· άδεια χρήσης της παρεχόμενης χωρητικότητας· έλεγχος των συρμών, περιλαμβανόμενης της σηματοδότησης, της ρύθμισης και της παροχής πληροφοριών για τις κινήσεις συρμών· πρόσβαση σε εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού· πρόσβαση σε επιβατικούς σταθμούς· πρόσβαση σε σταθμούς διαλογής· πρόσβαση σε αμαξοστάσια φύλαξης· και πρόσβαση σε εγκαταστάσεις συντήρησης και άλλες τεχνικές εγκαταστάσεις¹⁵.
15. Ορισμένες από αυτές τις υπηρεσίες χρειάζεται να διατίθενται σε κάποια σιδηροδρομική επιχείρηση πριν να αναλάβει την επίσημη απόφαση για την έναρξη παροχής υπηρεσίας. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για την παροχή όλων των σχετικών πληροφοριών όσον αφορά την κατανομή σιδηροδρομικών δρομολογίων, την

¹³ EE L 237, 24.8.1991, σ. 25. Η εν λόγω οδηγία τροποποιήθηκε με την οδηγία 2001/12/ΕΚ (EE L 75, 15.3.2001, σ. 1), η οποία έπρεπε να τεθεί σε εφαρμογή το αργότερο ως τις 15 Μαρτίου 2003.

¹⁴ Για παράδειγμα, τον Νοέμβριο 1996 η FS συνέστησε διεθνή ένωση με την σουηδική κρατική εταιρεία σιδηροδρόμων SJ.

¹⁵ Κατάλογος τέτοιων υπηρεσιών παρέχεται επίσης στο παράρτημα II της οδηγίας 2001/14/ΕΚ της 26ης Φεβρουαρίου 2001 σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας (EE L 75, 15.3.2001, σ. 29).

παραχώρηση ενός συγκεκριμένου σιδηροδρομικού δρομολογίου και πληροφορίες σχετικά με τις τιμές των υποδομών. Μόνο στη βάση αυτών των πληροφοριών και της παραχώρησης του απαραίτητου δρομολογίου μπορεί ο ενδιαφερόμενος να καταρτίσει το επιχειρηματικό του σχέδιο. Με βάση αυτό το τελευταίο, ο ενδιαφερόμενος λαμβάνει τις αποφάσεις του για τη συμμετοχή του στο δίκτυο, και σε μια τέτοια περίπτωση αρχίζουν οι διαπραγματεύσεις με τους δυνάμει εταίρους.

16. Αντιθέτως, ορισμένες άλλες υπηρεσίες υποδομής, για παράδειγμα, η πρόσβαση στις εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού ή οι σταθμοί επιβατών καθίστανται ενδεχομένως απαραίτητες μόνο μετά την ολοκλήρωση των διαπραγματεύσεων με τους εταίρους και με την έναρξη της σχεδιαζόμενης υπηρεσίας.
17. Η οδηγία του Συμβουλίου 95/19/EK της 19ης Ιουνίου 1995 όσον αφορά τη χορήγηση δικαιώματος χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής και τη χρέωση τελών υποδομής¹⁶ ορίζει τις αρχές και τις διαδικασίες που πρέπει να εφαρμόζονται εν προκειμένω. Μεταφέρθηκε στο ιταλικό δίκαιο με το διάταγμα αριθ. 146/1999 με διετή καθυστέρηση στις 23 Ιουλίου 1999. Σύμφωνα με το άρθρο 3 της εν λόγω οδηγίας, τα κράτη μέλη οφείλουν να ορίσουν ένα φορέα, ο οποίος θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι το δικαίωμα χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής χορηγείται δικαίως και αδιακρίτως και ότι η διαδικασία χορήγησης του δικαιώματος χρήσης επιτρέπει αποτελεσματική και βέλτιστη χρήση της υποδομής.
18. Το άρθρο 3 του διατάγματος αριθ. 146/1999 προβλέπει ότι η *χρήση* σιδηροδρομικών υποδομών, που διέπεται ήδη από τις διατάξεις του προεδρικού διατάγματος αριθ. 277/1998, πρέπει να χορηγείται υπό την προϋπόθεση ότι *κάθε* σιδηροδρομική επιχείρηση αποδεικνύει ότι διαθέτει άδεια και πιστοποιητικό ασφάλειας και ότι έχει συνάψει τις απαραίτητες διοικητικές, τεχνικές και οικονομικές συμφωνίες όσον αφορά την κατανομή χωρητικότητας. Ο διαχειριστής υποδομής εκδίδει το πιστοποιητικό ασφάλειας.
19. Σύμφωνα με το διάταγμα αριθ. 277/1998, η FS (RFI) επιφορτίστηκε με τα καθήκοντα του διαχειριστή υποδομής και με το ρόλο του φορέα χορήγησης δικαιώματος χρήσης. Σύμφωνα με το άρθρο 4 του διατάγματος αριθ. 277/1998, ο διαχειριστής υποδομής είναι υπεύθυνος για τον έλεγχο της κυκλοφορίας του τροχαίου υλικού και για τη συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής..
20. Πριν από την έναρξη ισχύος του διατάγματος αριθ. 277/98, η FS είχε αποκλειστικό δικαίωμα να εκμεταλλεύεται την ιταλική σιδηροδρομική υποδομή και να παρέχει σιδηροδρομικές υπηρεσίες μεταφορών στη βάση του άρθρου 1, σε συνδυασμό με το άρθρο 2 του διατάγματος αριθ. 225-T της 26ης Νοεμβρίου 1993¹⁷. Σε αυτή τη βάση, σε συνεργασία με το Υπουργείο Μεταφορών, η FS ήταν αρμόδια για τον καθορισμό των όρων πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή¹⁸.

¹⁶ EE L.143, 27.6.1995 σ. 75. Η οδηγία 95/19/EK καταργήθηκε, με ισχύ από τις 14 Μαρτίου 2001, με την οδηγία 2001/14/EK (EE L 75, 15.3.2001, σ. 29), η οποία έπρεπε να τεθεί σε εφαρμογή το αργότερο έως τις 15 Μαρτίου 2003.

¹⁷ Επίσημη Εφημερίδα της Ιταλίας αριθ. 283, 2.12.1993. Επιπλέον, σύμφωνα με το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 422/1997, οι περιφερειακές και τοπικές κυβερνήσεις έχουν το δικαίωμα να χορηγούν άδειες σε τοπικές και περιφερειακές σιδηροδρομικές εταιρείες που εκμεταλλεύονται το δικό τους δίκτυο.

¹⁸ Άρθρο 16 του διατάγματος αριθ. 225-T της 26ης Νοεμβρίου 1993, Επίσημη Εφημερίδα της Ιταλίας αριθ. 283, 2.12.1993.

21. Ήδη πριν τη μεταφορά στο ιταλικό δίκαιο των οδηγιών 95/18/EK και 95/19/EK, η FS, ως διαχειριστής υποδομής, δικαιούτο στη βάση του άρθρου 8 του διατάγματος αριθ. 277/98 να χορηγεί πρόσβαση στο δίκτυο, είτε άμεσα είτε μέσω διεθνών ενώσεων, και να εκδίδει πιστοποιητικά ασφαλείας σε άλλες σιδηροδρομικές εταιρείες.

Γ.2.4. Πρόσβαση σε διεθνή σιδηροδρομικά δρομολόγια

22. Η παροχή διεθνών σιδηροδρομικών υπηρεσιών μεταφοράς προϋποθέτει το συντονισμό των σιδηροδρομικών δρομολογίων στα εθνικά σιδηροδρομικά δίκτυα. Αυτός ο συντονισμός πραγματοποιείται από τις ευρωπαϊκές σιδηροδρομικές εταιρείες στις ομάδες εργασίας του Forum Train Europe (στο εξής: «FTE»). Κατά τη διάρκεια αυτών των συνεδριάσεων, οι σιδηροδρομικές εταιρείες συζητούν τα δρομολόγια για να εξασφαλίσουν ότι θα υπάρχουν τα απαραίτητα οχήματα και οι αναγκαίες υποδομές. Τρεις συνεδριάσεις ετησίως διοργανώνονται σε τακτική βάση¹⁹. Οι σιδηροδρομικές εταιρείες που επιθυμούν να παράσχουν διεθνείς υπηρεσίες υποβάλουν αίτηση για σιδηροδρομικά δρομολόγια στους αντίστοιχους φορείς χορήγησης δικαιώματος χρήσης. Τα σιδηροδρομικά δρομολόγια χορηγούνται σε προσωρινή βάση. Εάν δεν αρχίσουν εντός ορισμένης χρονικής περιόδου η παραχώρηση ακυρώνεται και χρειάζεται να γίνει νέα αίτηση κατά τη διάρκεια της επόμενης συνεδρίασης FTE. Πριν να μπορεί να χρησιμοποιηθεί πραγματικά η σιδηροδρομική διαδρομή για συγκεκριμένη υπηρεσία, ο φορέας χορήγησης δικαιώματος χρήσης οφείλει να ελέγχει το κατά πόσον πληρούνται οι απαραίτητες τεχνικές απαιτήσεις και απαιτήσεις ασφαλείας που ισχύουν για το τροχαίο υλικό.
23. Μέχρι το 1998, μόνον οι εθνικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μπορούσαν να συμμετέχουν στις συνεδριάσεις FTE. Αποτέλεσμα του γεγονότος αυτού ήταν το γεγονός ότι η GVG, ως ιδιωτική σιδηροδρομική επιχείρηση, δεν μπορούσε να συμμετέχει απευθείας στη διαδικασία κατανομής slots για διεθνή σιδηροδρομικά δρομολόγια. Μπόρεσε να γίνει μέλος του FTE μόνο την 1η Απριλίου 1998. Μέχρι τότε υπέβαλε τα αιτήματά της για σιδηροδρομικά δρομολόγια σε άλλα κράτη μέλη της ΕΕ μέσω της γερμανικής εθνικής σιδηροδρομικής επιχείρησης, δηλαδή της DB.

Γ.2.5. Πιστοποιητικό ασφαλείας

24. Σύμφωνα με το άρθρο 11 της οδηγίας 95/19/EK, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που μετέχουν σε διεθνή ένωση πρέπει να διαθέτουν πιστοποιητικό ασφαλείας για να εξασφαλίζουν ασφαλείς υπηρεσίες στα συγκεκριμένα δρομολόγια. Για να λάβει το πιστοποιητικό ασφαλείας, κάθε επιχείρηση πρέπει να συμμορφωθεί με τις σχετικές διατάξεις του εθνικού δικαίου. Στην Ιταλία, σύμφωνα με το άρθρο 5 του διατάγματος αριθ. 277/98²⁰, ο Υπουργός Μεταφορών καθορίζει τις σχετικές προδιαγραφές και τους κανονισμούς στη βάση πρότασης που γίνεται από τον διαχειριστή υποδομής. Ως διαχειριστής υποδομής, η FS (RFI) χορηγεί τα πιστοποιητικά ασφαλείας σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και διεθνείς ενώσεις.

¹⁹ Κατά τη διάρκεια του FTEA στις αρχές του έτους, οι σιδηροδρομικές εταιρείες ανακοινώνουν την ανάγκη σιδηροδρομικών δρομολογίων και slots. Μετά από αυτή τη συνεδρίαση οι σιδηροδρομικές εταιρείες συντάσσουν σχέδια και μελέτες για την εξεύρεση πιθανών λύσεων σε διάφορα αιτήματα. Κατά τη διάρκεια του FTEB, το οποίο συνήθως λαμβάνει χώρα τον Μάιο, υποβάλλονται οι αιτήσεις και ορίζονται τα δρομολόγια. Η τελευταία συνεδρίαση, καλούμενη FTEC, λαμβάνει συνήθως χώρα τον Δεκέμβριο. Κατά τη διάρκεια αυτής της συνεδρίασης οι διαχειριστές υποδομών εναρμονίζουν τα προγράμματά τους.

²⁰ Όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 7 του διατάγματος αριθ. 146/1999.

Γ.2.6. Έλξη

25. Για να μπορεί να παράσχει σιδηροδρομική υπηρεσία μεταφοράς, μια σιδηροδρομική επιχείρηση χρειάζεται να διαθέτει *έλξη* - δηλαδή μηχανή έλξης και οδηγό - για να κινεί το συρμό στο δίκτυο²¹.
26. Σε αυτό το στάδιο της διαδικασίας ελευθέρωσης του τομέα σιδηροδρομικών μεταφορών στην ΕΕ, υπάρχουν ορισμένα τεχνικά, νομικά και οικονομικά εμπόδια για την παροχή έλξης για διεθνείς σιδηροδρομικές υπηρεσίες μεταφοράς. Για έναν αιώνα και μισό, οι ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι αναπτύχθηκαν εντός των εθνικών συνόρων. Κάθε εθνικός σιδηρόδρομος θέσπιζε τις δικές του τεχνικές και διοικητικές προδιαγραφές σύμφωνα με εθνικές αξιώσεις. Σαν αποτέλεσμα, υπάρχουν 15 διαφορετικά εθνικά συστήματα σηματοδότησης και 5 διαφορετικά συστήματα για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας (τάση). Τα εθνικά συστήματα διαφέρουν ως προς τις διαδικασίες λειτουργίας, το μήκος των παρακαμπτηρίων γραμμών, τα συστήματα ασφαλείας, την κατάρτιση των οδηγών και τη γνώση των διαδρομών. Το γεγονός ότι συνεχίζουν να υπάρχουν διαφορετικές τεχνικές προδιαγραφές έχει παρεμποδίσει τη διαλειτουργικότητα στην ευρωπαϊκή αγορά σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Ως εκ τούτου, εκτός από την περίπτωση που είναι εξοπλισμένες με πολλαπλή τεχνολογία, οι μηχανές έλξης πρέπει να αλλάζουν στα σύνορα. Παρόμοια εμπόδια υπάρχουν επίσης για τους οδηγούς, οι οποίοι χρειάζονται γνώση των διαδρομών, εθνική άδεια και γλωσσικές ικανότητες. Για την παροχή έλξης για διεθνείς υπηρεσίες, μια σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να εγκαθιστά χωριστές μηχανές έλξης και οδηγούς σε κάθε κράτος μέλος στο οποίο επιθυμεί να λειτουργεί.

Δ. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

27. Καμία διάταξη της ιταλικής νομοθεσίας πριν ή από τη μεταφορά της σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας δεν εμπόδιζε την FS να χορηγεί πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή, να συστήνει διεθνή ένωση με ή να παρέχει υπηρεσίες έλξης σε σιδηροδρομική επιχείρηση εγκατεστημένη σε κάποιο άλλο κράτος μέλος. Αντιθέτως, πολλές διατάξεις της ιταλικής νομοθεσίας ορίζουν ότι η FS πρέπει να είναι ενεργή στην παροχή πρόσβασης στις υποδομές. Για παράδειγμα, σύμφωνα με το άρθρο 5 του διατάγματος αριθ. 277/98, ως διαχειριστής υποδομής, η FS (RFI) οφείλει να προσφέρει στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μεταφορών πρόσβαση στο δίκτυο με σκοπό να χρησιμοποιεί στο μέγιστο την χωρητικότητά της.
28. Στις 17 Ιανουαρίου 1992, η GVG απευθύνθηκε στην FS για να ζητήσει πληροφορίες για το κόστος πρόσβασης στο ιταλικό σιδηροδρομικό δίκτυο με σκοπό την παροχή υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών, για το κόστος της πρόσβασης στην υποδομή και για το κόστος έλξης. Η Επιτροπή δεν διαθέτει επιβεβαίωση για την τυχόν απάντηση της FS στη συγκεκριμένη επιστολή. Από το 1995, η GVG υπέβαλε προσφορές στην FS για ένα σιδηροδρομικό δρομολόγιο²² μεταξύ Domodossola και Μιλάνου και παρείχε

²¹ Βλέπε την απόφαση του Πρωτοδικείου στην υπόθεση T-229/94, Deutsche Bahn AG κατά Επιτροπής, [1997] Συλ. II-1689.

²² Τα πρακτικά της FTE διακρίνουν μια προσφορά για σιδηροδρομικό δρομολόγιο («*réception annonce de sillons*») και μια αίτηση για σιδηροδρομικό δρομολόγιο («*commande de sillons*»). Στόχος της πρώτης είναι να ενημερώσει τον διαχειριστή υποδομής για το ενδιαφέρον που υπάρχει για την παροχή ιδιαίτερης υπηρεσίας. Σε αυτή τη βάση ο διαχειριστής υποδομής ερευνά τη διαθεσιμότητα του αιτούμενου σιδηροδρομικού δρομολογίου. Εάν αυτό είναι διαθέσιμο, μπορεί τότε να υποβληθεί αίτηση για το συγκεκριμένο δρομολόγιο.

τις σχετικές πληροφορίες καθώς επίσης για τη δημιουργία διεθνούς ένωσης μέσω της DB στην FTE²³. Παρόμοια, η GVG ζήτησε από την SBB να της χορηγήσει σιδηροδρομικά δρομολόγια μεταξύ Βασιλείας και Domodossola.

29. Τον Ιούνιο του 1996, η SBB χορήγησε στην GVG τα αιτούμενα σιδηροδρομικά δρομολόγια σε ελβετικό έδαφος. Στις 28 Ιανουαρίου 1997, η DB ενημέρωσε την GVG εγγράφως ότι *‘παρά τις συντονισμένες προσπάθειες που έγιναν από την SBB’* δεν κατέστη δυνατό να ληφθεί απάντηση από την FS²⁴. Η DB Geschaeftsbereich Netz (DB Netz) επιβεβαίωσε ότι μεταξύ 1995 και 1997 το προσωπικό της διεξήγαγε συζητήσεις με την FS και την SBB κατά τη διάρκεια τριών συνεδριάσεων FTE σχετικά με το σχέδιο της GVG²⁵. Η DB περαιτέρω επιβεβαιώνει ότι κατά τη διάρκεια των συζητήσεων που είχε με την FS μεταξύ 1995 και 1997, ενημέρωσε την FS ότι η GVG είχε την πρόθεση να εξασφαλίσει αυτή τη σιδηροδρομική υπηρεσία στη βάση της οδηγίας 91/440/EOK και να συστήσει διεθνή ένωση στη βάση της ρηθείσας οδηγίας.
30. Αφ’ης στιγμής η GVG μπόρεσε να συμμετάσχει στην FTE την 1η Απριλίου 1998, ήταν σε θέση να υποβάλει τις δικές της αιτήσεις. Από αυτή την ημερομηνία, η GVG είχε επαφές με την FS σχετικά με τα αιτήματά της κατά τη διάρκεια όλων των συνεδριάσεων FTE. Τουλάχιστον από τον Δεκέμβριο του 1998 και μετά, η GVG ζήτησε επίσης από την FS την παροχή έλξης για τη σχεδιαζόμενη υπηρεσία της μεταφοράς επιβατών²⁶.
31. Στις 27 Νοεμβρίου 1998, η FS απάντησε για πρώτη φορά εγγράφως, δηλώνοντας ότι θα χορηγούσε πληροφορίες (για τα δρομολόγια, τα έξοδα υποδομής, κλπ.) μόνο αφού η GVG παρουσίαζε έγγραφα που θα αποδείκνυαν ότι είχε συστήσει διεθνή ένωση, ότι κατείχε πιστοποιητικό ασφαλείας στην Ιταλία και ότι διέθετε άδεια σύμφωνα με την οδηγία 95/18/EK²⁷.
32. Σύμφωνα με τα πρακτικά μιας συνεδρίασης της FTE στις 20 Αυγούστου 1999, οι GVG, FS, SBB και BLS συναντήθηκαν για να συζητήσουν το σχέδιο της GVG. Αναφέρεται ότι η GVG έκανε προσφορά για μια σιδηροδρομική διαδρομή²⁸ και ζήτησε τη δημιουργία διεθνούς ένωσης μεταξύ FS και GVG στη βάση της οδηγίας 91/440/EOK. Αυτό το αίτημα επαναλήφθηκε στη συνέχεια από την GVG κατά τη διάρκεια όλων των επόμενων συνεδριάσεων FTE.
33. Στις 25 Οκτωβρίου 1999²⁹, η GVG υπέβαλε την καταγγελία της στην Επιτροπή, υποστηρίζοντας ότι η FS καταχράστηκε τη δεσπίζουσα θέση της μη παρέχοντας τις απαιτούμενες πληροφορίες όσον αφορά την πρόσβαση στο δίκτυο και αρνούμενη να δημιουργήσει μαζί της διεθνή ένωση. Στη συνέχεια, η GVG συνέχισε να υποβάλει αιτήσεις στην FS όσον αφορά την έλξη και τη δημιουργία διεθνούς ένωσης. Συνέχισε

²³ Επιστολή της GVG στην DB της 5ης Σεπτεμβρίου 1995· αίτηση που έγινε από την DB στην FS τον Σεπτέμβριο 1995. Με επιστολή της 11ης Σεπτεμβρίου 1996, η DB επανέλαβε την αίτησή της εξ ονόματος της GVG.

²⁴ Επιστολή της DB προς την GVG της 28ης Ιανουαρίου 1997.

²⁵ Απάντηση σε μια αίτηση για τη χορήγηση πληροφοριών στις 26 Φεβρουαρίου 2002.

²⁶ Επιστολή της GVG προς την FS της 12ης Δεκεμβρίου 1998.

²⁷ Επιστολή της FS προς την GVG της 27ης Νοεμβρίου 1998. Σημειώνεται ότι η FS δεν ενημέρωσε τη GVG ότι αυτή η ίδια η FS ήταν αρμόδια για τη χορήγηση αυτού του πιστοποιητικού ασφαλείας.

²⁸ Στις αιτήσεις της FTE, η GVG ουδέποτε υπερέβη το πρώτο βήμα που ήταν η προσφορά για ένα σιδηροδρομικό δρομολόγιο για να διαπιστώσει το κατά πόσο αυτό ήταν διαθέσιμο.

²⁹ Η καταγγελία απεστάλη στην FS με φαξ στις 29 Οκτωβρίου 1999.

επίσης να ζητεί σιδηροδρομική διαδρομή και σχετικές πληροφορίες κατά τη διάρκεια διαφόρων συνεδριάσεων της FTE.

34. Στις 2 και 3 Δεκεμβρίου 1999, η GVG απηύθυνε επιστολή στην FS καταγγέλλοντας ότι κατά την προηγούμενη πενταετία σε όλες τις συνεδριάσεις της FTE ζήτησε από την FS να συνάψει συμφωνία για τη δημιουργία διεθνούς ένωσης για να λειτουργήσει το τρένο της από τη Βασιλεία στο Μιλάνο χωρίς να έχει λάβει οποιαδήποτε απάντηση εκ μέρους της FS. Η GVG ζήτησε επίσης εκ νέου πληροφορίες από την FS (Infrastruttura) όσον αφορά τη σιδηροδρομική διαδρομή.
35. Στις 27 Οκτωβρίου 2000, η FS δημοσίευσε το εγχειρίδιο πληροφοριών για το δίκτυο, το οποίο αναφέρει τα κριτήρια, τις διαδικασίες, τις προϋποθέσεις και τα τέλη για την πρόσβαση στο ιταλικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Στις 14 Δεκεμβρίου 2000, η FS προσέφερε σιδηροδρομικά δρομολόγια στην GVG χωρίς εντούτοις να εξειδικεύει την τιμή χρέωσης. Η GVG αρνήθηκε τα δρομολόγια, επειδή δεν θα της είχαν δώσει τη δυνατότητα παροχής της προβλεπόμενης υπηρεσίας, ούτε παρείχαν δυνατότητα ανταπόκρισης με δρομολόγια που ήδη προσφέρονταν από την SBB³⁰.
36. Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης FTE A (βλ. την υποσημείωση αριθ. 19) τον Ιανουάριο του 2002, η FS χορήγησε στην GVG πληροφορίες για πρώτη φορά, περιλαμβανομένης της τιμής χρέωσης για ένα σιδηροδρομικό δρομολόγιο μεταξύ Domodossola και Μιλάνου. Εντούτοις, δεδομένου ότι εκείνο το διάστημα η FS δεν προσέφερε ιδιαίτερο σιδηροδρομικό δρομολόγιο, η τιμή ήταν κατά προσέγγιση και ως εκ τούτου ενδεικτική.
37. Στο πλαίσιο της υπεράσπισής της, η FS έχει προτάξει το επιχείρημα ότι δεν ήταν υποχρεωμένη να απαντήσει στα αιτήματα της GVG επειδή ήταν ασαφή και επειδή αφορούσαν μόνο σιδηροδρομικές διαδρομές και ενδεχομένως έλξη αλλά όχι τη δημιουργία διεθνούς ένωσης.
38. Πρέπει εντούτοις να σημειωθεί ότι η GVG είχε αποστείλει ήδη το 1992 επιστολή στην FS ενημερώνοντάς την για το ενδιαφέρον της να παράσχει διεθνή υπηρεσία μεταφοράς επιβατών και ζητούσε τις σχετικές πληροφορίες. Οι ισχυρισμοί της FS αντιφάσκουν με την επιβεβαίωση της DB ότι μεταξύ 1995 και 1997 το προσωπικό της διεξήγαγε συζητήσεις με την FS και την SBB σχετικά με το σχέδιο της GVG κατά τη διάρκεια τριών συνεδριάσεων FTE και ότι είχε ενημερώσει την FS για την επιθυμία της GVG να παράσχει σιδηροδρομική υπηρεσία στη βάση της οδηγίας 91/440/EOK, καθώς και για την αίτηση που είχε υποβάλει για τη σύσταση διεθνούς ένωσης. Επιπλέον, μια έκθεση της DB για τη συνεδρίαση της FTE στη La Rochelle το 1996 σημειώνει ότι η GVG ζήτησε σιδηροδρομικές διαδρομές από τις SBB, BLS, FS και SNCF. Οι SBB, BLS και SNCF απάντησαν στα αιτήματά της³¹. Η έκθεση τονίζει ότι, όσον αφορά το σχέδιο της GVG για ένα συρμό στη διαδρομή Βασιλεία-Μιλάνο, η

³⁰ Η FS προσέφερε δύο σιδηροδρομικές διαδρομές από το Μιλάνο στην Domodossola με ωράρια 7:15-8:45 και 12:05-13:35. Προς την αντίθετη κατεύθυνση προσέφερε μόνο ένα δρομολόγιο από την Domodossola στο Μιλάνο, στις 20:45-22:15. Δεδομένου ότι προσφερόταν μόνο ένα δρομολόγιο επιστροφής, αντί των δύο τρένων ημερησίως, η GVG μπορούσε να λειτουργήσει μόνο ένα. Επιπλέον, η πρόωμη ώρα αναχώρησης σε ένα τρένο στη Βασιλεία και η καθυστερημένη ώρα άφιξης στο Μιλάνο καθιστούσε την υπηρεσία αδιάφορη για οποιαδήποτε συνέχιση του ταξιδιού. Τέλος, δεδομένου ότι τα ωράρια που προσφέρθηκαν από την FS ήταν διαφορετικά από αυτά που ζητήθηκαν, οι διαδρομές δεν επέτρεπαν τη σύνδεση στην Domodossola. Η GVG ισχυρίστηκε ότι η SBB δεν μπορούσε να προσφέρει δρομολόγια ανταποκρινόμενα σε αυτά που προσέφερε η FS.

³¹ DB Netz, έκθεση εσωτερικής χρήσης της 20ής Ιανουαρίου 1997.

SBB ήταν υπεύθυνη για το συντονισμό με την FS. Παρά τα επανειλημμένα αιτήματα της SBB, η FS δεν παρείχε καμία απάντηση. Τοιουτοτρόπως, μεταξύ των διαφόρων σιδηροδρομικών εταιρειών στις οποίες η GVG υπέβαλε αιτήματα, μόνο η FS δεν απήντησε. Επιπλέον, η άποψη της FS δεν υποστηρίχθηκε από την SBB, η οποία στη βάση της πρότασης της GVG ξεκίνησε διαπραγματεύσεις με την GVG και παρείχε ένα σιδηροδρομικό δρομολόγιο καθώς και σχετικές πληροφορίες από το 1996 και εξής.

39. Επισημαίνεται, επίσης, ότι ακόμα και μεταξύ Αυγούστου 1999 και Αυγούστου 2002, περίοδος κατά την οποία η FS έχει παραδεχθεί ότι είχε επίγνωση των αιτημάτων της GVG, η FS δεν ξεκίνησε διαπραγματεύσεις για τη σύναψη σύμβασης παροχής έλξης ή δημιουργίας διεθνούς ένωσης.
40. Συνάγεται ως εκ τούτου το συμπέρασμα ότι από τον Σεπτέμβριο 1995 η FS γνώριζε τη σαφή πρόθεση της GVG να εξασφαλίσει διεθνή υπηρεσία μεταφοράς επιβατών από τη Βασιλεία στο Μιλάνο στη βάση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ και ότι, τουλάχιστον από τον Αύγουστο του 1999, είχε ενημερωθεί για την αίτηση της GVG να συστήσει διεθνή ένωση με την FS. Η GVG επανέλαβε το αίτημά της γραπτώς προς την FS, στην καταγγελία της στην Επιτροπή και σε όλες τις συνεδριάσεις της FTE. Επιπλέον, η FS γνωρίζει τουλάχιστον από τον Δεκέμβριο του 1998 ότι η GVG επιθυμούσε να λάβει έλξη από αυτήν για τη συγκεκριμένη υπηρεσία.
41. Κατά τη διάρκεια της FTE Β συνεδρίασης στις 16 Μαΐου 2002, η FS (RFI) ανέλαβε να δώσει στην GVG απάντηση στο αίτημά της για σιδηροδρομικές διαδρομές. Στις 24 Ιουλίου 2002 η FS (RFI) προσέφερε καθορισμένες σιδηροδρομικές διαδρομές στην GVG μεταξύ Domodossola και Μιλάνου. Όμως, η SBB είχε εν τω μεταξύ αποσύρει την προσφορά της για αντίστοιχες διαδρομές μεταξύ Βασιλείας και Domodossola επειδή αυτές είχαν χρησιμοποιηθεί για άλλη σιδηροδρομική υπηρεσία μεταφοράς. Κατά τη διάρκεια της FTE Α συνεδρίασης της 23ης Ιανουαρίου 2003, οι FS (RFI), GVG, SBB και DB συζήτησαν περαιτέρω το σχέδιο της GVG³². Η GVG υπέβαλε νέο αίτημα για σιδηροδρομικά δρομολόγια στη συγκεκριμένη διαδρομή. Εντούτοις, οι FS (RFI) και SBB δεν έχουν μπορέσει να κάνουν κατάλληλη προσφορά.
42. Στις 2 Αυγούστου 2002 η FS (Trenitalia) εξέφρασε την επιθυμία να δημιουργήσει διεθνή ένωση με την GVG και να παρέχει έλξη σε αυτή την τελευταία. Στις 27 Ιουνίου 2003, η FS (Trenitalia) και η GVG υπέγραψαν συμφωνία διεθνούς ένωσης και συμφώνησαν τους όρους της σύμβασης έλξης.

Ε. ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΞΕΤΑΣΗΣ

43. Στις 25 Οκτωβρίου 1999, η GVG υπέβαλε την καταγγελία της κατά της FS ισχυριζόμενη ότι η τελευταία καταχράστηκε τη δεσπόζουσα θέση της αρνούμενη να χορηγήσει στην GVG πρόσβαση στην ιταλική σιδηροδρομική αγορά.
44. Στις 22 Ιουνίου 2001, η Επιτροπή απέστειλε κοινοποίηση αιτιάσεων στην FS. Σε αυτό το προκαταρκτικό στάδιο, η Επιτροπή είχε καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η FS είχε καταχραστεί τη δεσπόζουσα θέση της στη σχετική ανάντη αγορά. Είχε εμποδίσει τη GVG να έχει πρόσβαση στην υποδομή αρνούμενη να της χορηγήσει πληροφορίες και

³² Τα πρακτικά αναφέρουν τα ακριβή σιδηροδρομικά δρομολόγια που ζητήθηκαν από την GVG μεταξύ Βασιλείας και Domodossola και Domodossola και Μιλάνου, και ότι η GVG θα χρειαζόταν ανταποκρίσεις με τρένα που έρχονταν από τη Γερμανία στη Βασιλεία.

να θέσει στη διάθεσή της έλξη. Τέλος, η FS είχε καταχραστεί τη δεσπόζουσα θέση της αρνούμενη να συστήσει διεθνή ένωση με τη GVG. Πράττοντας τοιουτοτρόπως, η FS είχε εξαλείψει κάθε ανταγωνισμό στην αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών.

45. Μετά τη γραπτή απάντηση της FS στην κοινοποίηση αιτιάσεων, στις 30 Οκτωβρίου 2001, πραγματοποιήθηκε ακρόαση. Η FS, ενώ αναγνώρισε ότι καταρχήν όφειλε να χορηγήσει τεχνικές πληροφορίες στην GVG, ισχυρίστηκε ότι λόγω της εσωτερικής αναδιοργάνωσής της δεν ήταν ακόμα έτοιμη να πράξει τοιουτοτρόπως. Δεδομένου ότι η οδηγία 91/440/ΕΟΚ είχε ξεκινήσει μια διαδικασία σταδιακής ελευθέρωσης, η εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού στον τομέα είχε προσωρινά ανασταλεί μέχρι την ολοκλήρωση της διαδικασίας αναδιάρθρωσης των εθνικών σιδηροδρομικών εταιρειών. Η FS ισχυρίστηκε περαιτέρω ότι η GVG δεν εξαρτιόταν από την FS για την παροχή έλξης και ότι δεν υπήρχε υποχρέωση της FS να δημιουργήσει διεθνή ένωση.
46. Μετά την ακρόαση, η Επιτροπή ανέλαβε περαιτέρω εξέταση των πραγματικών περιστατικών, για να επαληθεύσει τους ισχυρισμούς που υπεβλήθησαν κατά τη διάρκεια της ακρόασης από αμφότερα μέρη.
47. Στις 6 Δεκεμβρίου 2002, η FS πρότεινε τις δεσμεύσεις που επισυνάπτονται στην παρούσα απόφαση. Η FS (Trenitalia) προσφέρεται να συνάψει συμφωνίες για τη δημιουργία διεθνών ενώσεων με άλλες σιδηροδρομικές εταιρείες της ΕΕ υπό τον όρο ότι αυτές θα διαθέτουν άδεια σύμφωνα με την οδηγία 95/18/ΕΚ και ότι θα υποβάλουν εύλογο σχέδιο για τη λειτουργία σιδηροδρομικών υπηρεσιών μεταφοράς στην Ιταλία³³. Όπως συζητείται λεπτομερέστερα στα σημεία 160 και 161, η ίδια εταιρεία προσφέρθηκε επίσης να χορηγήσει υπηρεσίες έλξης στο ιταλικό δίκτυο σε σιδηροδρομικές εταιρείες που εξασφαλίζουν διεθνείς υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών.

ΣΤ. ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΣΤ.1. Οι σχετικές ανάντη αγορές

48. Είναι δυνατό να γίνει λόγος για δύο ανάντη αγορές. Πρόκειται για την αγορά πρόσβασης στην υποδομή και για την αγορά έλξης.

ΣΤ.1.1. Αγορά πρόσβασης στην υποδομή

Η αγορά προϊόντος

49. Το Πρωτοδικείο έχει κρίνει ότι υπάρχει «μια αγορά πρόσβασης και διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής»³⁴. Επιπλέον, οι οδηγίες της ΕΕ, όπως μεταφέρθηκαν στο ιταλικό δίκαιο, όρισαν σε ποιον και υπό ποιες προϋποθέσεις μπορεί να πωληθεί ικανότητα υποδομής. Η οδηγία 91/440/ΕΟΚ θεσπίζει ένα δικαίωμα πρόσβασης στην υποδομή για τις διεθνείς ενώσεις. Στην Ιταλία, η FS (RFI) πωλεί χωρητικότητα

³³ Όπως επισημαίνεται στο σημείο 71, μια διεθνή ένωση μπορεί να λάβει οποιαδήποτε μορφή, συμπεριλαμβανομένης της χαλαρής συμφωνίας με την οποία παραχωρούνται απλώς δικαιώματα κυκλοφορίας στα μέλη της ένωσης.

³⁴ Συνεκδικαζόμενες υποθέσεις T-374/94, T-375/94, T-384/94 και T-388/94 *European Night Services Ltd (ENS), Eurostar (UK) Ltd, πρώην European Passenger Services Ltd (EPS), Union internationale des chemins de fer (UIC), NV Nederlandse Spoorwegen (NS) και Société nationale des chemins de fer français (SNCF) κατά Επιτροπής* [1998] Συλλογή II-3141 («απόφαση ENS»), παράγραφος 220.

δικτύου σε παρόχους υπηρεσίας μεταφορών όπως οι FS (Trenitalia), Cisalpino, Rail Traction Company (στο εξής: «RTC») και Ferrovie Nord Milano SpA (στο εξής: «FNME»). Συνεπάγεται ότι η παροχή πρόσβασης στις σιδηροδρομικές υποδομές αποτελεί τώρα χωριστή αγορά που μπορεί να οριοθετηθεί χωριστά.

Η γεωγραφική αγορά

50. Για να παράσχει τη σιδηροδρομική της υπηρεσία μεταφοράς επιβατών από τις γερμανικές πόλεις, όπως προαναφέρθηκε, προς το Μιλάνο, μέσω Βασιλείας, η GVG χρειάζεται πρόσβαση στο ιταλικό δίκτυο μεταξύ Domodossola και Μιλάνου. Τοιουτοτρόπως, από την πλευρά της ζήτησης, η σχετική γεωγραφική αγορά είναι μια inter-city σιδηροδρομική διαδρομή στην Ιταλία η οποία συνδέεται με το δίκτυο των ελβετικών σιδηροδρόμων και η οποία επιτρέπει στην GVG να λειτουργεί τα τρένα της από τη Βασιλεία στο Μιλάνο, και συγκεκριμένα στο τμήμα Domodossola-Μιλάνο. Τα τρένα που προέρχονται από τη Βασιλεία μπορούν επίσης να διέρχονται μέσω Chiasso και μέσω Γαλλίας. Εντούτοις, αυτές οι διαδρομές δεν προσφέρουν εναλλακτική λύση στην GVG, επειδή αυτό συνεπάγεται μεγαλύτερο χρόνο ταξιδιού. Σε κάθε περίπτωση, δεδομένου ότι η FS (RFI) εκμεταλλεύεται το μόνο σιδηροδρομικό δίκτυο μεγάλων αποστάσεων στην Ιταλία, οποιαδήποτε άλλη πιθανή σύνδεση μεταξύ Βασιλείας και Μιλάνου θα υποχρέωνε την GVG να μισθώσει χωρητικότητα δικτύου από την FS (RFI).

ΣΤ.1.2. Αγορά έλξης

Η αγορά του προϊόντος

51. Ως έλξη ορίζεται η παροχή μηχανής έλξης και οδηγού. Η έννοια συμπεριλαμβάνει την παρεπόμενη υπηρεσία της παροχής τεχνικής υποστήριξης για τη μηχανή έλξης και τον οδηγό. Καταρχήν, η έλξη μπορεί είτε να παρέχεται από την ίδια π.χ. από την GVG ή τους εταίρους της στη διεθνή ένωση που χρησιμοποιούν το δικό τους προσωπικό και τις δικές τους μηχανές έλξης είτε να μισθώνεται από άλλες σιδηροδρομικές εταιρείες.
52. Η παροχή έλξης συνδέεται με καθορισμένη υπηρεσία σιδηροδρομικής μεταφοράς στην επιγενόμενη αγορά. Στη συγκεκριμένη περίπτωση πρόκειται για υπηρεσία σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών από τη Βασιλεία στο Μιλάνο μέσω Domodossola. Δεδομένου ότι η έλξη παρέχεται για να πραγματοποιηθεί αυτή η ιδιαίτερη υπηρεσία μεταφοράς, πρέπει να πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις από τον πάροχο έλξης. Ειδικότερα, ο πάροχος έλξης οφείλει να παρέχει μηχανή έλξης σε συγκεκριμένο τόπο (στο προκείμενο: Μιλάνο/Domodossola), σε συγκεκριμένη ώρα (πριν από την αναχώρηση του τρένου) και για ορισμένη χρονική περίοδο (μέχρι την ολοκλήρωση της ειδικής υπηρεσίας μεταφοράς). Στην περίπτωση προγραμματισμένης σιδηροδρομικής υπηρεσίας, όπως η υπηρεσία που σχεδιάζει η GVG μεταξύ Βασιλείας και Μιλάνου, η έλξη πρέπει να παρέχεται σε τακτική βάση (ημερήσια). Η μηχανή έλξης πρέπει να καλύπτει ορισμένες αξιώσεις ποιότητας (όπως ελάχιστη ταχύτητα) και να είναι πλήρως λειτουργική. Σε αυτή τη συγκεκριμένη περίπτωση, η GVG αξιώνει ηλεκτρική μηχανή έλξης ικανή να αναπτύξει ταχύτητα τουλάχιστον 160 χλμ/ώρα.
53. Μία σύμβαση έλξης πρέπει, για να έχει έννοια, να συμπεριλαμβάνει την απαραίτητη τεχνική υποστήριξη για να εξασφαλιστεί εύλογη βεβαιότητα από άποψη ακρίβειας, αξιοπιστίας και συνέχειας της υπηρεσίας. Αυτή η υποστήριξη πρέπει να συμπεριλαμβάνει τη συντήρηση και επισκευή της μηχανής έλξης καθώς επίσης τη

δυνατότητα, εφ' όσον χρειάζεται, αντικατάστασης της. Όσον αφορά τον οδηγό, ο πάροχος έλξης οφείλει να εξασφαλίζει ότι ο οδηγός έχει την απαραίτητη άδεια και γνώση για την ειδική υπηρεσία. Όπως και στην περίπτωση της μηχανής έλξης, ο οδηγός πρέπει να είναι διαθέσιμος σε ορισμένο τόπο, ορισμένη στιγμή και για συγκεκριμένη διάρκεια. Αξίωση τεχνικής υποστήριξης υπάρχει επίσης για τον οδηγό.

54. Η αγορά έλξης είναι διαφορετική από την αγορά μίσθωσης ή αγοράς μηχανών έλξης. Οι υπηρεσίες έλξης μπορούν να παρέχονται μόνο από σιδηροδρομικές εταιρείες, δεδομένου ότι αυτές διαθέτουν την απαραίτητη άδεια. Οι μηχανές έλξης μπορούν να μισθώνονται ή να αγοράζονται από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή από κατασκευαστές. Η μίσθωση ή η αγορά μηχανής έλξης δεν αποτελεί υποκατάστατο της έλξης, δεδομένου ότι αφορά μόνον την παροχή τροχαίου υλικού. Η έλξη αντιθέτως συμπεριλαμβάνει επίσης την εξασφάλιση οδηγού, υπηρεσίες συντήρησης και επισκευής και τεχνική υποστήριξη. Αυτά τα συμπληρωματικά στοιχεία είναι απαραίτητα για να εξασφαλιστεί η συνέχεια μιας προγραμματισμένης υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών.
55. Κατά τα τελευταία χρόνια, αναπτύχθηκε μια εύκολα προσδιορίσιμη αγορά έλξης στα διάφορα κράτη μέλη. Στο Ηνωμένο Βασίλειο για παράδειγμα οι βρετανοί φορείς σιδηροδρομικής μεταφοράς φορτίων EWS, Freightliner, GB Railfreight και DRS παρέχουν στη Network Rail έλξη για συρμούς υποδομής. Στη Γερμανία, η DB και άλλες ιδιωτικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχουν έλξη σε εμπορική βάση μεταξύ τους καθώς και στους λεγόμενους «ιδιώτες ιδιοκτήτες βαγονιών» για τη μεταφορά επιβατών, ενώ η DB έχει παράσχει έλξη στο διεθνή όμιλο GVG/SJ. Στη βάση διμερών συμφωνιών και των κανόνων της Διεθνούς Ένωσης Σιδηροδρόμων (UIC)³⁵, οι εθνικές σιδηροδρομικές εταιρείες παρέχουν μεταξύ τους έλξη για τις διασυνοριακές και τις ούτως αποκαλούμενες υπηρεσίες «διείσδυσης»³⁶. Η SNCF παρέχει υπηρεσίες έλξης στο γαλλικό σιδηροδρομικό δίκτυο για διεθνείς υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών ξένων σιδηροδρομικών εταιρειών και ιδιοκτητών βαγονιών, και στην DB για το «Autoreisezug»³⁷ σε διαδρομές από τη Γερμανία στην Αβινιόν, Fréjus, Narbonne και Μπορντό. Η Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB) παρέχει έλξη στο βελγικό σιδηροδρομικό δίκτυο για το νυχτερινό συρμό μεταφοράς επιβατών μεταξύ Παρισίων και Άμστερνταμ το οποίο εκμεταλλεύονται η SNCF και η Nederlandse Spoorwegen (NS).
56. Παρόμοια, με βάση του κανόνες της UIC, η FS (Trenitalia) παρέχει σε τακτική βάση υπηρεσίες έλξης σε ξένες σιδηροδρομικές εταιρείες. Παρέχει έλξη, για παράδειγμα, στην SNCF για τη μεταφορά επιβατών από το Μιλάνο και το Τορίνο στη Λυών³⁸. Σε 13 διαφορετικά δρομολόγια μεταξύ Γερμανίας και Ιταλίας, η DB παρέχει σε τακτική βάση σιδηροδρομικές υπηρεσίες με το «Autoreisezug». Η FS (Trenitalia) παρέχει έλξη και συμπληρωματικές υπηρεσίες στην DB στο ιταλικό δίκτυο στην τιμή των [...] και βαγόνι. Σύμφωνα με τη σύμβαση μεταξύ των μερών, αυτές οι υπηρεσίες περιλαμβάνουν έναν όγκο τουλάχιστον [...] ανά έτος. Το 2000 και 2001, η FS

³⁵ Το δελτίο 471-1 της UIC εξειδικεύει τους κανόνες της διασυνοριακής συγκοινωνίας.

³⁶ Οι CFL, DB, NS, SNCB και SNCF για παράδειγμα έχουν συνάψει πολυμερή συμφωνία για διασυνοριακές υπηρεσίες. Ένας κατάλογος τιμών που προσαρτάται σε αυτή την πολυμερή συμφωνία παρέχει λεπτομερείς τιμές για έλξη και τιμές για προσωπικό (οδηγοί και άλλοι). Οι τιμές ποικίλουν ανάλογα με την μηχανή που χρησιμοποιείται και με το κατά πόσο πρόκειται για υπηρεσία μεταφοράς επιβατών ή φορτίων.

³⁷ Η «Autoreisezug» μεταφέρει ταυτόχρονα επιβάτες και τα αυτοκίνητά τους.

³⁸ Η ούτως αποκαλούμενη ETR 460.

(Trenitalia) παρείχε έλξη για το Overnight Express το οποίο λειτουργούσε 6 νύχτες εβδομαδιαία μεταξύ Άμστερνταμ και Μιλάνου. Το Overnight Express ήταν ένα τρένο μεταφοράς επιβατών και φορτίων το οποίο αποτελείτο από περίπου 5 βαγόνια επιβατών και 7 βαγόνια φορτίων³⁹. Η FS (Trenitalia) παρέχει επίσης υπηρεσίες έλξης σε ιδιώτες ιδιοκτήτες βαγονιών στην Ιταλία και στο Intercontainer and European Rail Shuttle για τη διεθνή μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων στο Μιλάνο. Τον Μάιο 2001, η FS (Trenitalia) παρείχε έλξη στην GVG για ένα δρομολόγιο μεταφοράς επιβατών από το Chiasso στο Μόντε Κάρλο.

Η γεωγραφική αγορά

57. Σε όλα τα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η μηχανή έλξης πρέπει να συμμορφώνεται με τις εθνικές τεχνικές προδιαγραφές και το πλήρωμα (οδηγός) χρειάζεται ειδικά προσόντα/κατάρτιση για να μπορεί να οδηγεί στο εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Για αυτή την ιδιαίτερη υπηρεσία, δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ούτε μηχανή έλξης ούτε προσωπικό των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων άλλων κρατών μελών για να παρέχει έλξη στην Ιταλία. Σαν αποτέλεσμα, η GVG μπορεί να μισθώσει έλξη μόνο από επιχείρηση η οποία λειτουργεί στην Ιταλία, η οποία δηλαδή διαθέτει μηχανές έλξης και οδηγούς που να πληρούν τις ιταλικές τεχνικές προϋποθέσεις.
58. Επιπλέον, για να παρέχει τεχνική υποστήριξη, ο πάροχος έλξης χρειάζεται να είναι σε θέση να διαθέτει εφεδρικές μηχανές έλξης σε εύλογα σύντομο χρονικό διάστημα σε περίπτωση τεχνικού προβλήματος. Αυτό σημαίνει ότι το σύνολο των μηχανών έλξης πρέπει να βρίσκεται αρκετά κοντά στη διαδρομή Domodossola-Μιλάνο, διαφορετικά ο χρόνος και το κόστος που θα συνεπάγεται η μηχανή αντικατάστασης θα είναι δυσανάλογο. Επομένως, η γεωγραφική αγορά αναφοράς περιορίζεται στην περιοχή του Μιλάνου.

ΣΤ.3. Διεθνής αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών

Η αγορά προϊόντος

59. Στις αποφάσεις για τις εναέριες μεταφορές, με την υποστήριξη της νομολογίας, η Επιτροπή έχει αναπτύξει την προσέγγιση του ζεύγους σημείο αφετηρίας/σημείο προορισμού (O&D)⁴⁰ για τις υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών. Αυτή η αρχή εφαρμόζεται ανεξάρτητα από τον τρόπο μεταφοράς που επιλέγεται από τον επιμέρους επιβάτη. Η GVG προτείνει την παροχή σιδηροδρομικής υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών από διάφορες γερμανικές πόλεις όπως Καρλσρούη, Koblenz και Μανχάιμ προς το Μιλάνο μέσω Βασιλείας. Κάθε ένα από αυτά τα δρομολόγια μπορεί ως εκ τούτου να θεωρηθεί ότι αποτελεί από μόνο του σχετική αγορά.
60. Στον τομέα των μεταφορών, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, οι επιβάτες μπορούν να θεωρούν ότι τα αεροπλάνα, οι συρμοί υψηλής ταχύτητας και τα λεωφορεία αποτελούν εναλλασσόμενους τρόπους μεταφοράς. Αυτό εξαρτάται από συγκεκριμένα χαρακτηριστικά της υπηρεσίας όπως είναι για παράδειγμα ο χρόνος ταξιδιού. Σε αυτή την ιδιαίτερη περίπτωση, άλλοι τρόποι μεταφοράς όπως τα λεωφορεία ή τα

³⁹ Η μεταφορά αγαθών επικεντρώθηκε στα express cargo, δηλαδή αγαθά τα οποία χρειάζεται να παραδοθούν σε σχετικά μικρό χρονικό διάστημα (ταχεία παράδοση) όπως άνθη, επείγουσες υπηρεσίες ταχυδρομείου, ανταλλακτικά και αεροπορικά φορτία.

⁴⁰ Βλέπε για παράδειγμα την απόφαση της Επιτροπής 2002/746/EK της 5ης Ιουλίου 2002 Austrian Airlines/Lufthansa (EE L 242, 10.9.2002, σελ. 25).

αεροπλάνα δεν προσφέρουν εναλλακτική λύση από την άποψη των πελατών σε σχέση με τη σχεδιαζόμενη υπηρεσία σιδηροδρομικής μεταφοράς για τους λόγους που αναπτύσσονται στα σημεία 61 έως 67⁴¹.

61. Η προτεινόμενη από την GVG υπηρεσία «Sprinter» από τις γερμανικές πόλεις προς το Μιλάνο μέσω Βασιλείας απευθύνεται σε επιχειρηματίες πελάτες προερχόμενους από τη Γερμανία. Το βασικό προτέρημα για αυτούς είναι ο συντομότερος χρόνος ταξιδιού, δεδομένου ότι το δρομολόγιο της GVG από τον τόπο αναχώρησης στον τόπο προορισμού φιλοδοξεί να συντομεύσει το ταξίδι κατά μία ώρα τουλάχιστον σε σύγκριση με τους υφιστάμενους συρμούς. Η GVG σχεδιάζει επίσης να παράσχει συμπληρωματικές υπηρεσίες για επιχειρηματίες πελάτες επί του συρμού. Για τους πελάτες αυτού του είδους, η μεταφορά με λεωφορείο δεν προσφέρει ικανοποιητική εναλλακτική λύση. Για τη συγκοινωνία μεταξύ Καρλσρούης, Koblenz και Μανχάιμ προς το Μιλάνο, δεν υπάρχει προγραμματισμένη υπηρεσία λεωφορείων.
62. Στη γραπτή της απάντηση στην κοινοποίηση αιτιάσεων, η FS υποστήριξε ότι ο συνολικός χρόνος ταξιδιού του δρομολογίου που σχεδιάζει η GVG θα είναι σχεδόν ίδιος με τον χρόνο ταξιδιού του δρομολογίου που εκτελεί η Cisalpino και όχι πολύ μικρότερος σε σύγκριση με τα κλασικού τύπου δρομολόγια. Τούτο οφείλεται, μεταξύ άλλων, στο γεγονός ότι στη συγκεκριμένη γραμμή δεν είναι δυνατή η υπέρβαση της ταχύτητας των 160 χλμ/ώρα. Συνεπώς, ο συρμός που σχεδιάζει να δρομολογήσει η GVG δεν θα προσφέρει κάποια νέα υπηρεσία στον πελάτη. Το εν λόγω επιχείρημα δεν ευσταθεί, δεδομένου ότι το δρομολόγιο της GVG απευθύνεται κυρίως σε επιβάτες οι οποίοι καταφθάνουν στη Βασιλεία από τη Γερμανία. Για να συγκρίνει κανείς τον χρόνο ταξιδιού που ισχύει για τη συγκεκριμένη κατηγορία επιβατών μεταξύ του τρένου της GVG και των υφιστάμενων συνδέσεων, έχει σημασία η συνεκτίμηση δύο στοιχείων. Το πρώτο στοιχείο είναι ο χρόνος ταξιδιού μεταξύ Βασιλείας και Μιλάνου. Το δεύτερο στοιχείο είναι η ανταπόκριση με τρένα τα οποία μεταφέρουν από και προς γερμανικούς σταθμούς επιβάτες που πρόκειται να μετεπιβιβασθούν.
63. Το δρομολόγιο της GVG, όπως εξηγείται στο σημείο 9, δεν προϋποθέτει την κίνηση του τρένου με ταχύτητα υψηλότερη από 160 χλμ/ώρα. Ο συντομότερος χρόνος ταξιδιού του δρομολογίου της GVG σε σύγκριση με τα κλασικού τύπου δρομολόγια προκύπτει ιδίως από το γεγονός ότι το τρένο που σχεδιάζει η GVG δεν θα πραγματοποιεί ενδιάμεση στάση. Τα τρένα που κυκλοφορούν σήμερα πραγματοποιούν 14 στάσεις μεταξύ Βασιλείας και Μιλάνου. Ακόμη, το δρομολόγιο που σχεδιάζει η GVG θα επιτρέπει την εξοικονόμηση χρόνου σε σύγκριση με τα υφιστάμενα δρομολόγια χάρη στη συντόμευση της στάσης στην Domodossola, η οποία είναι αναγκαία για την αλλαγή της μηχανής έλξης.
64. Σε σύγκριση με την αμαξοστοιχία Cisalpino, σε ό,τι αφορά τους επιβάτες από και προς διάφορους τόπους στη Γερμανία, το κύριο πλεονέκτημα του τρένου που σχεδιάζει η GVG είναι η ανταπόκριση στη Βασιλεία. Το Cisalpino χρησιμοποιεί στη Βασιλεία τον σταθμό «Βασιλεία-SBB», ενώ τα τρένα από τη Γερμανία αφικνούνται

⁴¹ Το γεγονός ότι θεωρείται μόνο η σιδηροδρομική μεταφορά ως η σχετική επιγενόμενη αγορά συμφωνεί με τη νομολογία των Δικαστηρίων της Κοινότητας στην υπόθεση T-229/94 *Deutsche Bahn* (βλ. την υποσημείωση αριθ. 21), παράγραφος 56. Στη συγκεκριμένη απόφαση το Πρωτοδικείο έκρινε ότι «η Επιτροπή βασίμως δεν έλαβε υπόψη, στο πλαίσιο της οριοθέτησής της αγοράς από ουσιαστικής απόψεως, τις υπηρεσίες που παρέχονται από [...] επιχειρήσεις οδικών και ποτάμιων μεταφορών.» Βλ. επίσης την απόφαση της Επιτροπής 94/210/EK της 29ης Μαρτίου 1994 για την υπόθεση IV/33.941 *HOF-SVZ/MCN* (EE L 104, 23.4.1994, σελ. 34).

στον σιδηροδρομικό σταθμό Βασιλεία-Bad. Τούτο σημαίνει ότι οι επιβάτες του Cisalpino είναι αναγκασμένοι να μεταβούν από τον ένα σιδηροδρομικό σταθμό στον άλλο, πράγμα που απαιτεί περί τα 30 λεπτά της ώρας. Κατ' αντιδιαστολή, το τρένο της GVG θα τερματίζει απευθείας στον σταθμό Βασιλεία-Bad, από όπου, όπως εξηγείται στο σημείο 9, οι επιβάτες θα έχουν στη διάθεσή τους 7 έως 8 λεπτά για να μετεπιβιβασθούν σε αμαξοστοιχίες Inter-city με προορισμό τη Γερμανία. Το σημαντικότερο είναι ότι η ώρα αναχώρησης του Cisalpino στη Βασιλεία (6:17.) είναι υπερβολικά πρωινή για τους επιβάτες που έχουν ξεκινήσει το ταξίδι τους σε πόλεις όπως το Κόμπλεντς, η Καρλσρούη ή το Μανχάιμ. Οι επιβάτες αυτοί είναι υποχρεωμένοι να φθάσουν στη Βασιλεία την προηγούμενη ημέρα για να μπορούν να πάρουν το Cisalpino το πρωί. Αντιστοίχως, το Cisalpino από το Μιλάνο φθάνει στη Βασιλεία μόλις στις 21:44. Η μόνη δυνατή ανταπόκριση την ώρα αυτή είναι ένα περιφερειακό τρένο από τη Βασιλεία-Bad, που αναχωρεί στις 23:33 και είναι πιο αργό από τις αμαξοστοιχίες Inter-city. Συνεπώς, για τους επιβάτες που χρησιμοποιούν το Cisalpino, ο συνολικός χρόνος ταξιδιού προς τη Γερμανία θα είναι κατά 3 σχεδόν ώρες μεγαλύτερος από αυτόν που θα απαιτείται με το τρένο που σχεδιάζει η GVG.

65. Το τρένο της GVG προσφέρει υπηρεσία μεταφοράς η οποία μπορεί να συγκριθεί μόνο με την υπηρεσία μεταφοράς με αυτοκίνητο την οποία παρέχει ένας οδηγός. Το ταξίδι με αυτοκίνητο δεν μπορεί να θεωρηθεί ως υπηρεσία μεταφοράς εάν ο επιβάτης οδηγεί ο ίδιος το αυτοκίνητο. Επιπλέον, η ποιότητα της μεταφοράς διαφέρει σημαντικά μεταξύ των δύο τρόπων μεταφοράς⁴². Οι σιδηρόδρομοι παρέχουν τη δυνατότητα αποφυγής των προβλημάτων οδικής συμφόρησης. Σε ένα τρένο είναι δυνατό να εργασθεί κανείς, ενώ το ίδιο είναι δύσκολο μέσα σε ένα αυτοκίνητο, ακόμη κι αν κάποιος χρησιμοποιεί οδηγό. Επιπλέον, το υπολογιζόμενο κόστος ταξιδιού θα ήταν σημαντικά υψηλότερο για τη χρήση αυτοκινήτου⁴³. Από την άλλη πλευρά, το αυτοκίνητο προσφέρει μεγαλύτερη ευελιξία από το σιδηρόδρομο, όσον αφορά την ώρα αναχώρησης και την κινητικότητα μετά την άφιξη. Τοιουτοτρόπως, σε σχέση με το συγκεκριμένο δρομολόγιο, το αυτοκίνητο και ο σιδηρόδρομος προσφέρουν στοιχεία ποιότητας που διαφέρουν ουσιαστικά μεταξύ τους και ως εκ τούτου δεν μπορούν να θεωρηθούν ότι αποτελούν κοντινά υποκατάστατα στη συγκεκριμένη αγορά.
66. Παρόμοια, υπάρχουν σημαντικές διαφορές ποιότητας μεταξύ του ταξιδιού με σιδηρόδρομο και με αεροπλάνο. Η GVG στοχεύει να επιβιβάζει επιβάτες στη Βασιλεία από πόλεις της Γερμανίας οι οποίες είτε δεν έχουν κοντινό αεροδρόμιο είτε δεν έχουν απευθείας πτήσεις προς το Μιλάνο. Εάν επιθυμούν να πετάξουν, οι επιβάτες από αυτές τις πόλεις θα πρέπει πρώτα να φτάσουν στο αεροδρόμιο. Στη συνέχεια πρέπει να πάρουν το αεροπλάνο και να συνεχίσουν με λεωφορείο ή σιδηρόδρομο το ταξίδι από το αεροδρόμιο της Malpensa προς το κέντρο του

⁴² Και στα τρία δρομολόγια που συζητούνται στο προκείμενο, π.χ. από την Καρλσρούη, Koblenz και Μανχάιμ προς το Μιλάνο, ένας οδηγός θα χρειαζόταν να οδηγήσει περισσότερο από 1.000 χιλιόμετρα μετ' επιστροφής. Ο υπολογιζόμενος χρόνος ταξιδιού με αυτοκίνητο θα ήταν σημαντικά μεγαλύτερος από τη σιδηροδρομική σύνδεση που σχεδιάζει η GVG.

⁴³ Για παράδειγμα, ακόμα και χωρίς οδηγό, στη βάση των προβλεπόμενων από την GVG τιμών και ενός κόστους 0,22 ευρώ ανά χιλιόμετρο για το ταξίδι με αυτοκίνητο, το ταξίδι από την Koblenz στο Μιλάνο μετ' επιστροφής με αυτοκίνητο θα κόστιζε περίπου 37% περισσότερο από το ταξίδι με τρένο με την προτεινόμενη υπηρεσία της GVG. Αυτή η διαφορά κόστους αυξάνεται σημαντικά εάν προστεθεί το κόστος οδηγού για το ταξίδι με αυτοκίνητο.

Μιλάνου⁴⁴. Οι συχνές αλλαγές μεταξύ λεωφορείου και αεροπλάνου και η ανάγκη ελέγχου αποσκευών και υποβολής σε ελέγχους στο αεροδρόμιο προκαλούν πολλαπλές διακοπές που αποκλείουν τη δυνατότητα του ταξιδιώτη να εργάζεται ενώ θα ταξιδεύει.

67. Στην περίπτωση της συγκοινωνίας μεταξύ Βασιλείας και Μιλάνου, η σύγκριση τιμών αποδεικνύει ότι η αεροπορική μεταφορά και η σιδηροδρομική μεταφορά ανήκουν σε διαφορετικές αγορές. Ένα εισιτήριο επιστροφής στο Cisalpino στην πρώτη και δεύτερη θέση κοστίζει 310 και 194 ευρώ, αντίστοιχα. Την ίδια ημέρα, οι αντίστοιχες τιμές για ένα εισιτήριο business class και economy class σε απευθείας πτήση της Swiss ανερχόταν σε 811,87 και 749,14 ευρώ αντίστοιχα⁴⁵. Τοιουτοτρόπως, η αεροπορική μεταφορά είναι τουλάχιστον περίπου 2.6 φορές πιο ακριβή από τις υπάρχουσες σιδηροδρομικές συνδέσεις. Από την άλλη πλευρά, στις περισσότερες περιπτώσεις ο υπολογιζόμενος χρόνος ταξιδιού της αεροπορικής μεταφοράς είναι σημαντικά μικρότερος από τον χρόνο ταξιδιού με τρένο. Σε αυτή τη συγκεκριμένη περίπτωση, μεταξύ Βασιλείας και Μιλάνου το Cisalpino χρειάζεται περίπου 4h30. Αν κανείς λάβει υπόψη τον χρόνο που χρειάζεται για το ταξίδι μέχρι και από το αεροδρόμιο καθώς και για τον έλεγχο, το αεροπορικό ταξίδι μεταξύ των δύο πόλεων μπορεί να ανέλθει περίπου σε 3 ώρες⁴⁶. Τοιουτοτρόπως, από τη σκοπιά του επιβάτη, στη συγκεκριμένη περίπτωση οι υπηρεσίες μεταφοράς με σιδηρόδρομο και αεροπλάνο δεν μπορεί να θεωρηθούν ως υποκατάστατο η μία της άλλης λόγω των διαφορετικών χαρακτηριστικών και τιμών και της διαφορετικής χρήσης τους.

Η γεωγραφική αγορά

68. Συνεπάγεται ότι από το σχετικό σύνολο δρομολογίων από τη Γερμανία στην Ιταλία και συγκεκριμένα Καρλσρούη, Koblenz και Μανχάιμ προς το Μιλάνο, η σιδηροδρομική μεταφορά δεν μπορεί να αντικατασταθεί από άλλο τρόπο μεταφοράς από την άποψη των πελατών και σαν αποτέλεσμα η σχετική επιγενόμενη αγορά στη συγκεκριμένη περίπτωση είναι η σιδηροδρομική μεταφορά επιβατών μεταξύ των προαναφερόμενων γερμανικών πόλεων και του Μιλάνου.

Πρόσβαση στην αγορά

69. Όπως εκτίθεται στο σημείο 12, μία ιδιαιτερότητα της ευρωπαϊκής αγοράς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών είναι η νομική υποχρέωση της σύστασης διεθνούς ένωσης με σκοπό την παροχή διεθνών σιδηροδρομικών υπηρεσιών μεταφοράς. Το άρθρο 10, παράγραφος 1 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ θεσπίζει δικαιώματα πρόσβασης και διέλευσης των διεθνών ενώσεων για να παρέχουν διεθνείς σιδηροδρομικές υπηρεσίες μεταφοράς. Το άρθρο 10, παράγραφος 3 αξιώνει από αυτές τις διεθνείς ενώσεις να συνάπτουν τις απαραίτητες διοικητικές, τεχνικές και

⁴⁴ Για τους επιβάτες από την Καρλσρούη, το Koblenz και το Μανχάιμ, δεν υπάρχουν βολικές πτήσεις προς το Μιλάνο-Linate. Η μόνη πιθανή πτήση είναι από τη Φρανκφούρτη. Αυτό όμως αυξάνει το χρόνο ταξιδιού προς το αεροδρόμιο στη Γερμανία. Επιπλέον, οι μόνες πτήσεις από τη Φρανκφούρτη προς το Μιλάνο-Linate αναχωρούν πολύ νωρίς το πρωί (στις 7:45 και 8:25) ή το βράδυ (στις 18:50). Αυτές οι ανταποκρίσεις δεν μπορούν να συγκριθούν με τα προτεινόμενα από την GVG ωράρια. Στην περίπτωση της Koblenz, ο επιβάτης θα αναχωρήσει στις 10:47, στην περίπτωση του Μανχάιμ στις 12:44 και στην περίπτωση της Καρλσρούης στις 13:06.

⁴⁵ Τιμές που ίσχυαν στις 13 Μαΐου 2003.

⁴⁶ Η πτήση μεταξύ Βασιλείας και Μιλάνου διαρκεί 1 ώρα και 10 λεπτά.

χρηματοδοτικές συμφωνίες με τους διαχειριστές υποδομής για τη διευθέτηση των θεμάτων ρύθμισης και ασφάλειας της κυκλοφορίας.

70. Για να μπορεί να εκτελεί δρομολόγια από τη Γερμανία στο Μιλάνο, η GVG είναι υποχρεωμένη να δημιουργήσει προηγουμένως διεθνή ένωση με σιδηροδρομική επιχείρηση εγκατεστημένη στην Ιταλία. Όπως ακριβώς και η πρόσβαση στην υποδομή, η σύναψη συμφωνίας για τη σύσταση διεθνούς ενώσεως είναι, συνεπώς, απαραίτητη προϋπόθεση της εισόδου στην αγορά. Ωστόσο, ενώ η πρόσβαση στην υποδομή παρέχεται από φορείς διαχείρισης της υποδομής, η συμφωνία για τη σύσταση διεθνούς ενώσεως συνάπτεται οπωσδήποτε με σιδηροδρομική επιχείρηση η οποία παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς. Όπως υποστηρίζεται από τη FS στη γραπτή της απάντηση στην κοινοποίηση αιτιάσεων⁴⁷, γίνεται συνεπώς δεκτό ότι η σύσταση διεθνούς ενώσεως αφορά την αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών.
71. Προκύπτει από την απόφαση του Πρωτοδικείου στην υπόθεση ENS⁴⁸ ότι δεν υπάρχει ειδικός υποχρεωτικός τύπος για μια διεθνή ένωση⁴⁹. Ιδιαίτερα, μια διεθνής ένωση δεν οφείλει να λάβει τη μορφή παραδοσιακής συμφωνίας κοινής εκμετάλλευσης στο σιδηροδρομικό τομέα. Προκύπτει επίσης από αυτή την απόφαση ότι συμβαίνει συχνά οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να συμμετέχουν σε συμφωνίες που αποσκοπούν απλά στην ανάθεση συμβατικού δικαιώματος πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή του κράτους μέλους της άλλης σιδηροδρομικής επιχείρησης, χωρίς απαραίτητα να συνάπτουν άλλες εμπορικές συμφωνίες αναφορικά με την κοινή εκμετάλλευση υπηρεσιών⁵⁰. Αυτές οι συμφωνίες εμπίπτουν εξίσου στον ορισμό της «διεθνούς ένωσης» επειδή αποτελούν «ένωση τουλάχιστον δύο σιδηροδρομικών επιχειρήσεων εγκατεστημένων σε διαφορετικά κράτη μέλη για την παροχή διεθνών υπηρεσιών μεταφορών μεταξύ κρατών μελών». Επομένως, η έννοια της διεθνούς ένωσης μπορεί να καλύπτει ολόκληρο το φάσμα μεταξύ μιας πλήρως ανεπτυγμένης εμπορικής συμφωνίας σύμφωνα με την οποία τα μέρη συμμερίζονται κατά το μάλλον ή ήττον εξίσου τους κινδύνους και μιας συμφωνίας σύμφωνα με την οποία τα μέρη εκχωρούν απλώς μεταξύ τους δικαιώματα πρόσβασης σύμφωνα με την οδηγία 91/440/ΕΟΚ⁵¹, χωρίς να αναλαμβάνουν εμπορικό κίνδυνο.

Z. ΔΕΣΠΟΖΟΥΣΑ ΘΕΣΗ

⁴⁷ Ferrovie dello Stato S.p.A, Trenitalia S.p.A, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A: Παρατηρήσεις υποβληθείσες κατ' εφαρμογή του άρθρου 19 του κανονισμού αριθ. 17 στο πλαίσιο της διαδικασίας για την υπόθεση COMP/37.685 GVG/FS, σελ. 60.

⁴⁸ Βλ. την υποσημείωση αριθ. 34, παράγραφος 182 της δικαστικής απόφασης.

⁴⁹ Βλέπε επίσης την ανακοίνωση της Επιτροπής «Προς έναν ολοκληρωμένο Ευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Χώρο», (COM/2002/18 Τελικό, 23.1.2002), παράρτημα II.

⁵⁰ Δικαστική απόφαση ENS (βλ. την υποσημείωση αριθ. 34), παράγραφος 188.

⁵¹ Η GVG έχει ήδη σχηματίσει δύο τέτοιες διεθνείς ενώσεις, με την SJ, που είναι ο σουηδικός εθνικός σιδηροδρομικός μεταφορέας, και την αυστριακή Graz-Köflacher Eisenbahn. Και οι δύο ενώσεις υπάρχουν περισσότερο από δύο έτη και έχουν κοινοποιηθεί στις αντίστοιχες εθνικές αρχές. Και στις δύο περιπτώσεις, η συμφωνία εξασφάλισε ότι τα μέρη κατέχουν τα αντίστοιχα δικαιώματα κυκλοφορίας. Στις δύο υποθέσεις, δεν προέκυπτε αρχικά περαιτέρω υποχρέωση από τη συμφωνία. Στην περίπτωση της συμφωνίας μεταξύ GVG και Graz-Köflacher Eisenbahn κάθε εταιρεία παρέχει τις δικές της διεθνείς υπηρεσίες μεταξύ Αυστρίας και Γερμανίας. Μόνο εφόσον το ζητήσει ο εταίρος, οι εταιρείες μπορούν επίσης να παρέχουν αμοιβαία συμπληρωματική υποστήριξη σε βάση ad-hoc. Αυτό όμως δεν αποτελεί μέρος της σύμβασης διεθνούς ένωσης. Επίσης στην περίπτωση της συμφωνίας μεταξύ GVG και SJ, η αρχική σύμβαση παραχωρούσε απλά δικαιώματα κυκλοφορίας. Στη συνέχεια, όμως, οι εταιρείες αποφάσισαν να εμβαθύνουν τη συνεργασία τους.

Z.1. Η FS ως επιχείρηση

72. Μέχρι τον Ιούλιο 2001, η FS ήταν η μόνη επιχείρηση που ήταν υπεύθυνη για τη λειτουργία των σιδηροδρομικών υποδομών και την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς.
73. Στις 13 Ιουλίου 2001, η FS ολοκλήρωσε μια διαδικασία αναδιάρθρωσης και κατέστη εταιρεία επενδύσεων χαρτοφυλακίου (holding). Στο πλαίσιο αυτής της εταιρείας, ως νομικά ανεξάρτητες θυγατρικές, η FS (Trenitalia) είναι αρμόδια για τις υπηρεσίες μεταφοράς, το τροχαίο υλικό και την έλξη, ενώ η FS (RFI) είναι αρμόδια για τη λειτουργία της υποδομής.
74. Υπήρξε σαφώς συνέχεια συμπεριφοράς από την πλευρά της FS και των θυγατρικών της πριν και μετά τη δημιουργία χωριστών νομικών προσώπων τον Ιούλιο του 2001. Όπως εξηγείται στα σημεία 30 έως 40, τουλάχιστον από τον Δεκέμβριο του 1998 και από τον Αύγουστο του 1999, η FS και οι θυγατρικές της γνωρίζουν το αίτημα της GVG για την έναρξη διαπραγματεύσεων με σκοπό τη σύναψη σύμβασης έλξης και διεθνούς ενώσεως, αντιστοίχως. Μέχρι τον Αύγουστο του 2002, η FS και η θυγατρική της Trenitalia δεν είχαν ξεκινήσει τέτοιες διαπραγματεύσεις, ούτε πριν αλλά και ούτε μετά την αναδιάρθρωση. Αντιστοίχως, κατά το χρονικό διάστημα από τον Σεπτέμβριο του 1995 μέχρι τον Ιούλιο του 2002, ούτε η FS ούτε η θυγατρική της RFI προσέφερε συγκεκριμένες σιδηροδρομικές διαδρομές στην GVG. Εξάλλου, η εταιρεία επενδύσεων χαρτοφυλακίου FS και οι θυγατρικές της έχουν υιοθετήσει την ίδια ακριβώς στάση στην παρούσα υπόθεση. Μολονότι η κοινοποίηση αιτιάσεων η οποία εκδόθηκε στις 22 Ιουνίου 2001 είχε ως αποδέκτη την FS, στις 16 Οκτωβρίου 2001 υποβλήθηκε κοινή γραπτή απάντηση της FS και των θυγατρικών της Trenitalia και RFI.
75. Εν συνεχεία, σε σχέση με τη συγκεκριμένη υπόθεση, η FS (Trenitalia) ασχολήθηκε με όλα τα θέματα που αφορούσαν την έλξη και τη διεθνή ένωση ενώ η FS (RFI) ήταν αρμόδια για τα θέματα που αφορούσαν την πρόσβαση στην υποδομή. Η FS δεν προέβαλε το επιχείρημα ότι δεν είναι υπεύθυνη για ενέργειες στις οποίες προέβησαν οι θυγατρικές της σε σχέση με τη συγκεκριμένη υπόθεση.
76. Εξάλλου, μετά την αναδιάρθρωση, η FS μπορεί να θεωρηθεί ως ενιαία επιχείρηση κατά την έννοια της συνθήκης ΕΚ. Η εταιρεία επενδύσεων χαρτοφυλακίου FS κατέχει το 100% των μετοχών των θυγατρικών της Trenitalia και RFI. Πέραν αυτού, υπάρχει κοινό οικονομικό συμφέρον μεταξύ της εταιρείας επενδύσεων χαρτοφυλακίου και των θυγατρικών της. Και οι τρεις επιχειρήσεις λειτουργούν στον ίδιο βιομηχανικό τομέα και δράση η οποία αναλαμβάνεται από μια θυγατρική μπορεί να έχει σημαντικό αποτέλεσμα στην αποδοτικότητα της άλλης θυγατρικής, επηρεάζοντας τα οφέλη της εταιρείας επενδύσεων χαρτοφυλακίου FS ως συνόλου. Από τη μια πλευρά, η FS (Trenitalia) είναι με μεγάλη διαφορά ο πλέον σημαντικός πελάτης της FS (RFI). Από την άλλη, ως διαχειριστής υποδομής, η FS (RFI) διαδραματίζει σημαντικό ρόλο όσον αφορά την απόφαση του κατά πόσον και σε ποιο βαθμό οι δυνάμεις ανταγωνιστές της FS (Trenitalia) αποκτούν πρόσβαση στην υποδομή και ως εκ τούτου κατά πόσον μπορούν να εισέλθουν στην αγορά. Δεδομένου ότι η εταιρεία επενδύσεων χαρτοφυλακίου και οι θυγατρικές της ανήκουν όλες σε έναν και τον αυτό μέτοχο, αυτός έχει συμφέρον να κατοχυρώνει ότι η συμπεριφορά στο εσωτερικό της εταιρείας επενδύσεων χαρτοφυλακίου FS θα είναι επαρκώς συντονισμένη.
77. Αυτός ο συντονισμός εξασφαλίζεται κυρίως κάθετα, δεδομένου ότι η εταιρεία επενδύσεων χαρτοφυλακίου FS κατέχει το σύνολο του μετοχικού κεφαλαίου των RFI

και Trenitalia και είναι σε θέση να ασκήσει αποφασιστική επιρροή στην πολιτική της RFI και της Trenitalia. Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση 2001 της FS, η εταιρεία επενδύσεων χαρτοφυλακίου FS είναι υπεύθυνη για τον καθορισμό της στρατηγικής πολιτικής και της διαχείρισης των θυγατρικών της, όπως η RFI και Trenitalia. Είναι τέλος υπεύθυνη απέναντι στον μέτοχο για την επιτυχία του ομίλου⁵². Υπάρχει ενοποιημένος ετήσιος ισολογισμός ο οποίος αθροίζει τα κέρδη/ζημιές των διαφόρων θυγατρικών της.

78. Δεδομένου ότι η εταιρεία επενδύσεων χαρτοφυλακίου είναι υπεύθυνη για τον προσδιορισμό και την εφαρμογή της συνολικής πολιτικής της επιχείρησης, μπορεί να θεωρηθεί υπεύθυνη για τη συμπεριφορά των θυγατρικών της RFI και Trenitalia. Όπως το Δικαστήριο απεφάνθη στην υπόθεση *Stora*⁵³, “Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, όπως έχει κρίνει επανειλημμένα το Δικαστήριο, το γεγονός ότι μια θυγατρική εταιρεία έχει χωριστή νομική προσωπικότητα δεν αρκεί για να αποκλειστεί η δυνατότητα να καταλογιστεί η συμπεριφορά της στη μητρική εταιρεία, ιδίως όταν η θυγατρική δεν καθορίζει κατά τρόπο αυτόνομο τη συμπεριφορά της στην αγορά, αλλά εφαρμόζει, κυρίως, τις οδηγίες της μητρικής εταιρείας.”⁵⁴.
79. Το γεγονός ότι η RFI και η Trenitalia ανήκουν και οι δύο στην ίδια διάρθρωση holding τους παρέχει κοινά συμφέροντα, λόγω των οποίων δεν μπορούν να θεωρηθούν ως «νομικά, διοικητικά και διαρθρωτικά» άσχετες μεταξύ τους⁵⁵.
80. Η FS είναι επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 82. Προσφέρει υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς σε εμπορική βάση. Επιπλέον, η FS έχει αναλάβει ορισμένες ρυθμιστικές λειτουργίες στο πλαίσιο του ρόλου της ως διαχειριστή υποδομής και φορέα χορήγησης δικαιώματος χρήσης. Λόγω αυτού του ρόλου, η FS (RFI) ενεργεί ως προμηθευτής χωρητικότητας υποδομής στην αγορά πρόσβασης στην υποδομή. Αυτό, αποτελεί εμπορική δραστηριότητα. Επιπλέον, ως διαχειριστής υποδομής και φορέας χορήγησης δικαιώματος χρήσης, η FS καθορίζει τις διαδικασίες και τους όρους υπό τους οποίους οι προμηθευτές υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς διεξάγουν τις δραστηριότητες τους. Τοιουτοτρόπως, η παροχή σιδηροδρομικών υποδομών από την FS συμβάλλει στην εκτέλεση ενός φάσματος υπηρεσιών οικονομικού χαρακτήρα και τοιουτοτρόπως αποτελεί μέρος της οικονομικής της δραστηριότητας⁵⁶. Κατά συνέπεια, η FS είναι επιχείρηση κατά την

⁵² Ferrovie dello Stato S.p.A. “[...] φέρει από κοινού την ευθύνη έναντι του μετόχου για την αναδιοργάνωση του ομίλου [...]”.

⁵³ Υπόθεση C-286/98 P, *Stora Kopparbergs Bergslags AB κατά Επιτροπής* [2000] Συλλογή I-9925, παράγραφος 23.

⁵⁴ Βλέπε συγκεκριμένα: Υπόθεση 48/69 *ICI κατά Επιτροπής* [1972] Συλλογή 619, παράγραφοι 132 και 133· υπόθεση 52/69 *Geigy κατά Επιτροπής* [1972] Συλλογή 787, παράγραφος 44· και υπόθεση 6/72 *Euroemballage και Continantal Can κατά Επιτροπής* [1973] Συλλογή 215, παράγραφος 15.

⁵⁵ Βλέπε την απόφαση της Επιτροπής 2002/344/EK σχετικά με την έλλειψη ανεξάρτητου και εξαντλητικού ελέγχου των όρων τιμολόγησης καθώς και των τεχνικών όρων που εφαρμόζονται από τη La Poste στις επιχειρήσεις ταχυδρομικής διεκπεραίωσης για την πρόσβαση στις αποκλειστικές της υπηρεσίες (EE L 120, 7.5.2002, σελ. 19), σημείο 79. Βλ. επίσης τις αποφάσεις της Επιτροπής 94/19/EK *Sea Containers κατά Stena Sealink* (EE L 15, 18.1.1994, σελ. 8) και 94/119/EK *Λιμάνι του Rødby* (EE L 55, 26.2.1994, σελ. 52)· και την απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση Ψ-242/95 *GT Link/ DSB* [1997] Συλλογή I-4449, στην οποία η Επιτροπή και το Δικαστήριο έκριναν τη συμπεριφορά των εταιρειών που εκμεταλλεύονται υποδομή σε σχέση με τις θυγατρικές τους που ασχολούνται με την παροχή υπηρεσιών στη συγκεκριμένη υποδομή.

⁵⁶ Απόφαση του Πρωτοδικείου στην υπόθεση T-128/98 *Aéroports de Paris κατά Επιτροπής* [2000] II-3929, παράγραφος 120.

έννοια του άρθρου 82 της συνθήκης ΕΚ ακόμα και όταν ασκεί τις λειτουργίες διαχείρισης της υποδομής και τα καθήκοντα χορήγησης δικαιώματος χρήσης.

81. Από τα παραπάνω συνάγεται ότι η FS είναι υπεύθυνη για τη συμπεριφορά των θυγατρικών της FS (RFI) και FS (Trenitalia) ακόμη και μετά την αναδιάρθρωση.

Z.2. Δεσπόζουσα θέση στις οικείες ανάντη αγορές

Z.2.1. Δεσπόζουσα θέση στην αγορά πρόσβασης στην υποδομή

82. Η FS έχει εκ του νόμου μονοπώλιο να εκμεταλλεύεται την ιταλική σιδηροδρομική υποδομή. Επιπλέον, στο πλαίσιο του ρόλου της ως διαχειριστή υποδομής και φορέα κατανομής χωρητικότητας, η FS (RFI – πρώην Infrastruttura, βλ. το σημείο 4 της παρούσας απόφασης) είναι υπεύθυνη για την εγκατάσταση και συντήρηση της ιταλικής σιδηροδρομικής υποδομής και την ανάθεση σιδηροδρομικών διαδρομών σε σιδηροδρομικούς φορείς στην Ιταλία έναντι αμοιβής. Ως εκ τούτου, από την άποψη της θέσης της, μόνο η FS μπορεί να πωλήσει σιδηροδρομικές διαδρομές στο ιταλικό σιδηροδρομικό δίκτυο στην GVG για να της δώσει τη δυνατότητα να λειτουργήσει στο δρομολόγιο Domodossola-Μιλάνο.

83. Το Δικαστήριο έχει αποφανθεί⁵⁷ ότι το άρθρο 82 εφαρμόζεται σε επιχείρηση η οποία κατέχει δεσπόζουσα θέση σε συγκεκριμένη αγορά ακόμα και όταν η θέση αυτή οφείλεται όχι στη δραστηριότητα της ίδιας της επιχείρησης αλλά στο γεγονός ότι, λόγω νομοθετικών ή κανονιστικών διατάξεων, στην αγορά αυτή δεν μπορεί να υπάρξει ανταγωνισμός ή μπορεί να υπάρξει μόνο εξαιρετικά περιορισμένος ανταγωνισμός.

84. Δεν υπάρχει εναλλακτική υποδομή την οποία να μπορεί να χρησιμοποιήσει η GVG για να παράσχει τη σχεδιαζόμενη υπηρεσία σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών. Πέραν της FS, υπάρχουν περιφερειακοί σιδηρόδρομοι οι οποίοι λειτουργούν τοπικά δίκτυα που τους έχουν ανατεθεί μέσω εκχώρησης. Αυτές οι περιφερειακές σιδηροδρομικές εταιρείες μπορούν να παράσχουν πρόσβαση σε αυτά τα τοπικά και περιφερειακά δίκτυα. Όμως, οι περιφερειακοί σιδηρόδρομοι εκμεταλλεύονται μόνο ειδικές συνδέσεις, χρησιμοποιώντας ευκαιριακά τμήματα του δικτύου FS ως γραμμές ανταπόκρισης. Τα περιφερειακά δίκτυα δεν έχουν συνδέσεις μεταξύ πόλεων. Δεν θα ήταν ως εκ τούτου δυνατόν για την GVG να παράσχει την υπηρεσία της χρησιμοποιώντας τα τοπικά και περιφερειακά σιδηροδρομικά δίκτυα στην Ιταλία.

85. Η FS κατέχει δεσπόζουσα θέση στη συνολική ιταλική σιδηροδρομική υποδομή μεταξύ πόλεων. Αυτό συμπεριλαμβάνει το τμήμα Domodossola-Μιλάνο.

Z.2.2. Δεσπόζουσα θέση στην αγορά έλξης

86. Σε αυτή τη συγκεκριμένη περίπτωση, η έλξη προϋποθέτει *ηλεκτρική μηχανή έλξης* η οποία να μπορεί να λειτουργεί με ταχύτητα 160 χιλιομέτρων ανά ώρα τουλάχιστον και η οποία να έχει την έγκριση να λειτουργεί στο ιταλικό δίκτυο. Μια περαιτέρω προϋπόθεση για την εξασφάλιση πιστοποιητικού ασφαλείας είναι ότι οι οδηγοί υποχρεούνται να έχουν τις απαραίτητες γλωσσικές γνώσεις και γνώση της διαδρομής στο τμήμα Domodossola-Μιλάνο.

⁵⁷ Υπόθεση 311/84 Télémarketing [1985] Συλλογή 3261.

87. Καταρχήν, για να λειτουργήσει το δρομολόγιο Domodossola-Μιλάνο, η GVG θα μπορούσε είτε να ζητήσει έλξη από μια ιταλική σιδηροδρομική επιχείρηση είτε να παράσχει από μόνη της έλξη. Στη δεύτερη περίπτωση θα όφειλε να εγκαταστήσει τη δική της μηχανή έλξης και την ομάδα οδηγών της στην Ιταλία ή να αναζητήσει τα διάφορα στοιχεία, π.χ. τη μηχανή έλξης, τον οδηγό και την τεχνική υποστήριξη από διάφορες πηγές.

Z.2.2.1. Έλξη παρεχόμενη από άλλους σιδηροδρομικούς φορείς

88. Πέραν της FS, οι άλλες σιδηροδρομικές εταιρείες που προσφέρουν υπηρεσίες μεγάλων αποστάσεων στην Ιταλία περιορίζονται σε μεταφορά εμπορευμάτων. Οι μικρές νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις στην ιταλική σιδηροδρομική αγορά, όπως οι RTC και FNME (βλ. το σημείο 49), είναι οι μόνες ιταλικές σιδηροδρομικές εταιρείες οι οποίες, στη βάση των δικών τους μηχανών έλξης, μπορούν καταρχήν να εξασφαλίσουν έλξη στην GVG. Εντούτοις, σύμφωνα με την έρευνα της Επιτροπής, δεν είναι εξοπλισμένες για να παράσχουν υπηρεσίες έλξης για τη σχεδιαζόμενη υπηρεσία της GVG. Ακόμα και στην περίπτωση που έχουν κατάλληλες μηχανές έλξης στερούνται της απαραίτητης χωρητικότητας για την παροχή αυτής της υπηρεσίας⁵⁸.
89. Καμία μη ιταλική σιδηροδρομική επιχείρηση δεν είναι σε θέση να παρέχει έλξη στην GVG. Η SNCF διαθέτει 60 μηχανές έλξης BB 36 000 οι οποίες διαθέτουν την απαραίτητη έγκριση για να λειτουργούν στην Ιταλία. Εντούτοις, αυτές οι μηχανές έλξης δεν πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές για τις υπηρεσίες της GVG δεδομένου ότι έχουν άδεια να μεταφέρουν μόνο εμπορεύματα με μέγιστη ταχύτητα 120 χιλιομέτρων ανά ώρα. Η SNCF δεν διαθέτει επίσης οδηγούς που να μπορούν να λειτουργήσουν στο ιταλικό σιδηροδρομικό δίκτυο και οι οποίοι να έχουν την απαραίτητη γνώση των διαδρομών.
90. Αντίθετα, όπως επισημαίνεται στο σημείο 56, η FS έχει ήδη παράσχει υπηρεσίες έλξης στις επιχειρήσεις SNCF, DB και GVG. Έχει επαρκή πλεονάζουσα ικανότητα για να παράσχει έλξη για τη σχεδιαζόμενη υπηρεσία της GVG⁵⁹.
91. Υπό το φως των προεκτεθέντων, μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι προς το παρόν μόνο η FS μπορεί να παράσχει το σωστό είδος έλξης στην GVG στη διαδρομή Domodossola-Μιλάνο. Κατέχει ως εκ τούτου σαφώς δεσπόζουσα θέση στην αγορά έλξης.

Z.2.2.2. Παροχή έλξης από την ίδια την GVG

92. Η Επιτροπή διερεύνησε κατά πόσον η GVG θα μπορούσε να παράσχει η ίδια έλξη, μέσω της μίσθωσης μηχανών έλξης, οδηγών και υποστήριξης ή με την αγορά μηχανών έλξης.

Z.2.2.2.1. Μίσθωση μηχανών έλξης, οδηγών και τεχνικής υποστήριξης

93. Στη βάση της έρευνας αγοράς που πραγματοποιήθηκε, είναι δυνατό να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι ούτε η FNME και η RTC ούτε κατασκευαστές όπως οι Alstom,

⁵⁸ Απάντηση σε αιτήσεις παροχής πληροφοριακών στοιχείων των RTC και FNME της 20ής Φεβρουαρίου 2002 και της 8ης Μαρτίου 2002, αντιστοίχως.

⁵⁹ Με βάση τα στοιχεία που επικαλείται η FS στην επιστολή της προς την Επιτροπή, της 6ης Δεκεμβρίου 2002.

Bombardier, Finmeccanica, Siemens και Skoda δεν είναι εξοπλισμένοι για να παρέχουν κατάλληλες μηχανές έλξης ή οδηγούς για μίσθωση. Τοιουτοτρόπως, η μίσθωση μηχανής έλξης δεν αποτελεί εφικτή εναλλακτική λύση για την GVG.

94. Εάν η GVG επιθυμούσε να μισθώσει μηχανές έλξης από κάποιον προμηθευτή, θα έπρεπε επιπλέον να μισθώσει οδηγούς από τις ιταλικές σιδηροδρομικές εταιρείες. Προς το παρόν, οδηγοί με την απαραίτητη ιταλική άδεια και γνώση των διαδρομών μισθώνονται μόνο από την FS.
95. Η μίσθωση και η εκπαίδευση δικού της προσωπικού δεν φαίνεται σκόπιμη για τη σχεδιαζόμενη διεθνή σιδηροδρομική υπηρεσία. Λόγω των γλωσσικών προβλημάτων και των διαφόρων αξιώσεων κατάρτισης, η GVG θα αντιμετώπιζε δυσκολίες στο να απασχολήσει γερμανούς οδηγούς στην Ιταλία. Οι ιταλοί οδηγοί από την άλλη πλευρά μπορούν δύσκολα να χρησιμοποιηθούν εκτός Ιταλίας. Τοιουτοτρόπως, η GVG θα έπρεπε να δημιουργήσει τη δικιά της ομάδα ιταλών οδηγών σιδηροδρόμων. Θα έπρεπε επίσης να δημιουργήσει μια υπηρεσία τεχνικής υποστήριξης των οδηγών. Στην Ιταλία, η εγχώρια αγορά μεταφοράς επιβατών σε μεγάλες αποστάσεις και οι ενδομεταφορές (καμποτάζ) δεν έχουν ελευθερωθεί. Η GVG δεν θα ήταν ως εκ τούτου σε θέση να χρησιμοποιήσει αυτούς τους οδηγούς για σειρά διαφόρων υπηρεσιών, ιδιαίτερα για σιδηροδρομικές υπηρεσίες σε ανοικτό ανταγωνισμό στο εσωτερικό της Ιταλίας. Θα ήταν ως εκ τούτου άκρως ασύμφορο από οικονομική άποψη να συστήσει ένα pool ιταλών οδηγών με μόνο σκοπό να παράσχει διεθνή σιδηροδρομική υπηρεσία από τη Βασιλεία στο Μιλάνο. Αυτό το εμπόδιο ισχύει για κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση η οποία επιθυμεί να παρέχει διεθνείς υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών στην Ιταλία, ανεξάρτητα από το μέγεθος της.
96. Τέλος, δεν είναι δυνατόν να μισθωθεί υπηρεσία τεχνικής υποστήριξης για τις μηχανές έλξης που χρειάζεται η GVG στη γραμμή Domodossola-Μιλάνο.
97. Συνάγεται ως εκ τούτου το συμπέρασμα ότι η παροχή έλξης από την ίδια την GVG στη γραμμή Domodossola-Μιλάνο, χάρη στη μίσθωση μηχανών έλξης, οδηγών και τεχνικής υποστήριξης δεν αποτελεί εναλλακτική λύση για τη GVG σε σχέση με τη λήψη της αναγκαίας έλξης από την FS.

Z.2.2.2.2. Αγορά μηχανών έλξης

98. Για να εξασφαλίσει έλξη από μόνη της στη βάση των δικών της μηχανών έλξης και οδηγών στο ιταλικό τμήμα της διαδρομής Βασιλεία-Μιλάνο, η GVG θα έπρεπε να προβεί σε επένδυση για μηχανές έλξης και οδηγούς στην Ιταλία. Όπως ορίζεται ανωτέρω, η απουσία διαλειτουργικότητας και οι διαφορετικές διαδικασίες έγκρισης εμποδίζουν την GVG να χρησιμοποιεί στο ιταλικό δίκτυο μηχανές έλξης εγκεκριμένες σε άλλα κράτη μέλη.
99. Για τη σχεδιαζόμενη υπηρεσία της η οποία θα λειτουργούσε δύο φορές την ημέρα μεταξύ Βασιλείας και Μιλάνου, η GVG θα χρειαζόταν δύο ιταλικές μηχανές έλξης στο τμήμα Domodossola-Μιλάνο. Για μια απόσταση 250 χιλιομέτρων, η λειτουργία στη συγκεκριμένη διαδρομή θα δέσμευε το 1/6 της ικανότητας μιας μηχανής έλξης. Τέλος, η GVG θα χρειαζόταν μια τρίτη μηχανή για τεχνική υποστήριξη. Η λειτουργία στη βάση τριών μηχανών έλξης δεν είναι οικονομική δεδομένου ότι το ένα τρίτο της ικανότητας μηχανών έλξης δεσμεύεται από την τεχνική υποστήριξη. Τούτο συνεπάγεται υψηλά πάγια έξοδα. Αν ληφθούν υπόψη οι ενίοτε σημαντικές διακυμάνσεις της σταθερότητας των μηχανών έλξης, δεν θα ήταν παράλογο να

προβλεφθεί ότι ένας στόλος μηχανών έλξης θα έπρεπε να περιλαμβάνει τουλάχιστον 10 μονάδες. Σε μια τέτοια περίπτωση, 1 μηχανή έλξης θα παρείχε κάλυψη για 9 εν λειτουργία μηχανές, πράγμα που σημαίνει ότι το 1/10 περίπου της ικανότητας των μηχανών έλξης θα δεσμευόταν από την τεχνική υποστήριξη⁶⁰. Επομένως, για να μπορεί να λειτουργεί στην ελάχιστη αποδοτική κλίμακα, η GVG θα πρέπει να είναι σε θέση να χρησιμοποιεί έναν στόλο μηχανών έλξης αποτελούμενο από 8-10 μονάδες τουλάχιστον, πράγμα που δεν είναι εφικτό.

100. Επιπλέον, στο παρόν στάδιο ελευθέρωσης του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού τομέα, ως επιχείρηση που ανήκει ουσιαστικά και ελέγχεται από υπήκοο άλλου κράτους μέλους, η GVG δεν επιτρέπεται να πραγματοποιεί ενδομεταφορές ή να παρέχει αμιγώς εγχώριες υπηρεσίες σε ελεύθερο ανταγωνισμό στο εσωτερικό της Ιταλίας υπό την ισχύουσα ιταλική νομοθεσία. Τοιουτοτρόπως, η GVG δεν θα μπορούσε να χρησιμοποιεί τα 5/6 της ικανότητας χωρητικότητας των δύο μηχανών για να παρέχει εσωτερικές σιδηροδρομικές υπηρεσίες στην Ιταλία. Σε μια τέτοια περίπτωση, εάν χρειαζόταν τρεις μηχανές για τη σχεδιαζόμενη υπηρεσία της, η GVG θα μπορούσε να χρησιμοποιήσει μόνο το 1/9 στη συνολικής της ιταλικής ικανότητας μηχανών έλξης. Αυτό θα καθιστούσε εντελώς ασύμφορη οικονομικά την επένδυση σε ιταλικές μηχανές έλξης. Η προβληματική αυτή ισχύει επίσης για οποιοδήποτε εισερχόμενο στη συγκεκριμένη αγορά, ανεξαρτήτως μεγέθους.
101. Προκειμένου να παρέχει εγχώριες σιδηροδρομικές υπηρεσίες στην Ιταλία, η GVG θα έπρεπε κατά πρώτον να συστήσει τη δική της θυγατρική. Πλην του pool οδηγών και μηχανών, για να λάβει άδεια και πιστοποιητικό ασφάλειας, η ιταλική θυγατρική της GVG θα όφειλε επιπλέον να αποκτήσει τροχαίο υλικό (βαγόνια) πρόσφορο για τη μεταφορά επιβατών. Σαν αποτέλεσμα, κύρια επιχειρηματική δραστηριότητα της GVG θα ήταν η παροχή εσωτερικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών στην Ιταλία. Μια επένδυση τέτοιας κλίμακας θα ήταν δυσανάλογη για οποιονδήποτε εισερχόμενο στην αγορά ο οποίος επιθυμεί να εκμεταλλευτεί μόνο ένα διεθνές δρομολόγιο στην Ιταλία. Επιπλέον, στο παρόν στάδιο ελευθέρωσης της ιταλικής σιδηροδρομικής αγοράς, ακόμα και αν ο νεοεισερχόμενος πραγματοποιούσε μια τέτοια επένδυση δεν θα ήταν σε θέση να προβεί σε αποτελεσματική χρήση. Δεδομένου ότι η εγχώρια αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών για μεγάλες αποστάσεις δεν έχει ακόμα ελευθερωθεί στην Ιταλία, η ιταλική θυγατρική της GVG δεν θα ήταν σε θέση να εισέλθει στη συγκεκριμένη αγορά⁶¹.
102. Επιπλέον, αν επιθυμούσε να παρέχει έλξη στη βάση των δικών της μηχανών και οδηγών, οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση η οποία εξειδικεύεται στην παροχή διεθνών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών στην ΕΕ θα όφειλε να συστήσει πολυάριθμες θυγατρικές στα διάφορα κράτη μέλη. Στη βάση της παρούσας κατάστασης της ευρωπαϊκής σιδηροδρομικής αγοράς μεταφορών αυτό θα αποτελούσε δυσανάλογη αξίωση για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οι οποίες κάνουν χρήση της ελεύθερης κυκλοφορίας υπηρεσιών και ως εκ τούτου μη οικονομικά βιώσιμη λύση.

⁶⁰ Κατά μέσο όρο, οι ευρωπαϊκές εθνικές σιδηροδρομικές εταιρείες κρατούν κατά μέρος μια μηχανή έλξης ως τεχνική υποστήριξη για 8-10 μηχανές εν λειτουργία. Ορισμένες ιδιωτικές σιδηροδρομικές εταιρείες επιτυγχάνουν να λειτουργούν ακόμα και με σημαντικά χαμηλότερη ικανότητα τεχνικής υποστήριξης.

⁶¹ Στο μέτρο που αυτές οι υπηρεσίες είναι ανοικτές στην υποβολή προσφορών, η ιταλική θυγατρική της GVG θα μπορούσε να παράσχει μόνο περιφερειακές υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών στην Ιταλία. Αυτή η αγορά εντούτοις διαφέρει σημαντικά από την αγορά μεγάλων αποστάσεων δεδομένου ότι προϋποθέτει διαφορετικές μηχανές έλξης και διαφορετική γνώση των διαδρομών από τους οδηγούς.

103. Τέλος, ακόμα και αν θεωρηθεί ότι μια τέτοια επένδυση θα ήταν οικονομικά βιώσιμη, η έρευνα αγοράς απέδειξε ότι είναι τουλάχιστον αμφίβολο το κατά πόσο η GVG θα μπορούσε να αγοράσει κατάλληλες μηχανές έλξης.
104. Προς το παρόν, δεν υπάρχει αγορά μεταχειρισμένων μηχανών έλξης στην Ιταλία. Υπάρχει ενδεχομένως η δυνατότητα αγοράς μεταχειρισμένων μηχανών στην ανατολική Ευρώπη⁶². Όμως, όπως παραδέχεται η ίδια η FS, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων μετατροπής μια τέτοια μηχανή θα κόστιζε περίπου 1,4 εκατ. ευρώ, ποσό στο οποίο πρέπει να προστεθούν τα έξοδα έγκρισης τύπου τα οποία μπορούν να ανέλθουν από αρκετές εκατοντάδες χιλιάδες ευρώ μέχρι και 1,5 εκατ. ευρώ. Μια τέτοια επένδυση δεν φαίνεται δικαιολογημένη δεδομένου ότι θα υπήρχαν σημαντικές δυσκολίες για την απόκτηση ανταλλακτικών και υπηρεσιών επισκευής σε εύλογο χρονικό διάστημα για μια τέτοια μηχανή έλξης.
105. Καταρχήν, είναι εφικτή η αγορά νέων μηχανών έλξης που να είναι κατάλληλες για την παροχή της υπηρεσίας της GVG στην ιταλική αγορά⁶³. Εντούτοις, η έρευνα αγοράς στην οποία προέβη η Επιτροπή απέδειξε ότι πολλά οικονομικά, νομικά και τεχνικά εμπόδια αποκλείουν αυτή την επιλογή. Όπως αναφέρθηκε από την Union of European Railway Industries (UNIFE), οι ιταλικές τεχνικές προδιαγραφές είναι πολύ εξειδικευμένες σε σχέση με τις απαιτήσεις του τεχνικού δικτύου. Οι μηχανές κατασκευάζονται βάσει παραγγελίας και οι τιμές ποικίλουν κατά πολύ ανάλογα με το μέγεθος της παραγγελίας, το χρόνο παράδοσης, κλπ. Δεδομένου ότι η GVG επρόκειτο να αγοράσει μόνο μικρό αριθμό μηχανών, θα αντιμετώπιζε σημαντικά υψηλότερες τιμές από αυτές τις οποίες δικαιούται η εθνική σιδηροδρομική επιχείρηση, η οποία προβαίνει σε μεγάλες παραγγελίες. Υπάρχει κάποια αβεβαιότητα ως προς το κατά πόσο οι κατασκευαστές θα δεχόντουσαν να κατασκευάσουν αυτή τη μικρή ποσότητα κατά παραγγελία μηχανών. Για μηχανές που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την υπηρεσία της GVG, οι υπολογισμοί σχετικά με το χρόνο παράδοσης ποικίλουν μεταξύ 18 και 36 μηνών.
106. Εκτός από μια περίπτωση, οι κατασκευαστές δεν είναι σε θέση να εξασφαλίσουν υπηρεσίες τεχνικής υποστήριξης. Η Bombardier μπορεί να πράξει τοιουτοτρόπως εντός 24 ωρών· ωστόσο, η τιμή θα είναι παραπλήσια της τιμής ενοικίασης μιας δεύτερης μηχανής. Αυτό όμως δεν είναι οικονομικά βιώσιμο δεδομένου ότι η τεχνική υποστήριξη δεν μπορεί να δεσμεύει περισσότερο από το ένα δέκατο της ικανότητας του συνόλου των μηχανών.

⁶² Η Rail Traction Company (RTC) και η Ferrovie Nord Milano (FNME) υποστηρίζουν ότι καταρχήν είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν ξένες μηχανές έλξης στην Ιταλία. Εντούτοις, λόγω των 10-12 μηνών που απαιτούνται για την έγκριση τύπου, η RTC επέλεξε να μην πράξει τοιουτοτρόπως. Η FNME έκανε εισαγωγή μηχανής από τη Skoda, η οποία όμως χρησιμοποιείται για μεταφορά εμπορευμάτων μόνο και δεν προσφέρεται για τη σχεδιαζόμενη υπηρεσία μεταφοράς επιβατών της GVG. Η Skoda δεν προσφέρει μηχανές κατάλληλες για την υπηρεσία της GVG.

⁶³ Προκειμένου να διαπιστωθεί το κατά πόσο η χρήση νέας μηχανής αποτελεί επιλογή για την GVG, δεν χρειάζεται να γίνει διάκριση μεταξύ αγοράς και leasing νέας μηχανής έλξης. Η διαφορά μεταξύ αυτών των δύο προκύπτει μόνο όσον αφορά τη χρηματοδότηση. Το leasing αποτελεί ένα μέσο χρηματοδότησης μιας επένδυσης. Η τιμή leasing βασίζεται στο κόστος αγοράς, στο κόστος χρηματοδότησης και στα συμπληρωματικά έξοδα. Τοιουτοτρόπως, η τιμή πώλησης της μηχανής καθορίζει τόσο το κόστος αγοράς όσο και το κόστος leasing. Επιπλέον, η αγορά leasing στην Ιταλία ευρίσκεται ακόμα σε αρχικό στάδιο.

107. Από άποψη απόδοσης, η GVG θα χρειαζόταν περίπου 190 επιβάτες ανά τρένο⁶⁴ (δηλαδή 752 επιβάτες ημερησίως) για να καλυφθούν τα έξοδα εισόδου στην αγορά εάν αποφάσιζε να αγοράσει νέες μηχανές έλξης. Η αγορά μεταχειρισμένων μηχανών έλξης θα απαιτούσε περίπου 80 επιβάτες ανά τρένο για να καλυφθούν τα έξοδα μόνο της έλξης. Αυτό δεν φαίνεται να είναι εφικτό στη βάση των υπάρχοντων αριθμών επιβατών. Η υπάρχουσα υπηρεσία του Cisalpino μεταξύ Βασιλείας και Μιλάνου απαριθμεί λιγότερους από 35 επιβάτες ανά τρένο στο συγκεκριμένο δρομολόγιο.
108. Τέλος, ακόμα και εάν ήταν οικονομικά βιώσιμη για την GVG η αγορά μηχανών έλξης για εκμετάλλευση και υποστήριξη στην ιταλική αγορά, η GVG θα συνέχιζε να εξαρτάται από την FS όσον αφορά την εξασφάλιση οδηγών και τις υπηρεσίες συντήρησης και επισκευής.
109. Συνάγεται ως εκ τούτου το συμπέρασμα ότι, λόγω κυρίως της απουσίας διαλειτουργικότητας των μηχανών, της έλλειψης φιλελευθεροποίησης της ιταλικής αγοράς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών σε μεγάλες αποστάσεις και της απαγόρευσης ενδομεταφορών, μια επένδυση της GVG, ή οποιασδήποτε άλλης σιδηροδρομικής επιχείρησης, σε μηχανές αποκλειστικά με σκοπό τη λειτουργία στη γραμμή Domodossola–Μιλάνο θα ήταν απαγορευτικά δαπανηρή και δεν θα είχε εμπορική έννοια. Λόγω αυτών των εμποδίων, ορισμένες αγορές, όπως το leasing ή η μίσθωση μηχανών και η μίσθωση οδηγών, ευρίσκονται ακόμα σε αρχικό στάδιο, πράγμα που σημαίνει ότι η GVG εξαρτάται από την FS για την παροχή έλξης για τη σχεδιαζόμενη υπηρεσία μεταφοράς από τη Βασιλεία στο Μιλάνο.

Z.2.2.3. Συμπέρασμα

110. Μέχρι τον Απρίλιο του 2001, η FS είχε ένα *de jure* μονοπώλιο για την παροχή έλξης στην ιταλική σιδηροδρομική υποδομή⁶⁵. Από την ημερομηνία αυτή, η FS έχει ένα *de facto* μονοπώλιο για την παροχή έλξης για τις υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών στο δρομολόγιο Domodossola–Μιλάνο. Επιπλέον, στην παρούσα φάση ελευθέρωσης του σιδηροδρομικού κλάδου στην ΕΕ, η GVG δεν μπορεί να παράσχει από μόνη της έλξη στο συγκεκριμένο δρομολόγιο, και η FS αποτελεί τον μοναδικό προμηθευτή έλξης στο δρομολόγιο Domodossola–Μιλάνο για την παροχή διεθνούς υπηρεσίας σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών μεταξύ Βασιλείας και Μιλάνου.

⁶⁴ Με βάση ένα υπόδειγμα το οποίο η FS (Trenitalia) ανέπτυξε εσωτερικά για να αξιολογήσει την οικονομική βιωσιμότητα των δικών της δραστηριοτήτων, η Lexecon ανέπτυξε ένα μοντέλο προσομοίωσης για την FS, για να ελέγξει το κατά πόσο η GVG θα μπορούσε να παρέχει τη σχεδιαζόμενη υπηρεσία της από τη Βασιλεία στο Μιλάνο αγοράζοντας τις δικές της μηχανές έλξης. Στη βάση της υπόθεσης ότι η GVG αγοράζει 2 νέες μηχανές στην τιμή των 3,5 εκατ. ευρώ, λειτουργεί 4 τρένα ημερησίως και μεταφέρει κατά μέσο όρο 188 επιβάτες ανά τρένο, η προσομοίωση αποδεικνύει ότι η τρέχουσα αξία των καθαρών ταμειακών ροών είναι αρκετή για να καλύψει τα αρχικά έξοδα εισόδου στην αγορά.

⁶⁵ Μέχρι της 8 Ιουλίου 1998, η FS είχε εκ του νόμου μονοπώλιο για την παροχή έλξης στο ιταλικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Από τότε, καταρχήν, και άλλες σιδηροδρομικές εταιρείες έχουν το δικαίωμα να παρέχουν έλξη στην Ιταλία, υπό τον όρο ότι διαθέτουν άδεια και πιστοποιητικό ασφαλείας. Εντούτοις, μέχρι το Μάιο 2000 ο υπουργός μεταφορών δεν είχε καθορίσει τα κριτήρια χορήγησης πιστοποιητικού ασφαλείας. Δεδομένου ότι σύμφωνα με τον ιταλικό νόμο ο προσδιορισμός αυτών των κριτηρίων είναι απαραίτητος για να χορηγηθεί πιστοποιητικό ασφαλείας, μέχρι το Μάιο 2000 καμία επιχείρηση δεν μπορούσε να εισέλθει στην ιταλική αγορά έλξης. Επομένως, μέχρι το Μάιο 2000 η FS είχε ένα *de jure* μονοπώλιο για την παροχή έλξης στην Ιταλία. Παρά το γεγονός ότι έκτοτε ορισμένες εταιρείες έλαβαν άδεια, πιστοποιητικά ασφαλείας εκδόθηκαν μόνο μετά τον Απρίλιο του 2001.

111. Μπορεί συνεπώς να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι η FS κατέχει δεσπόζουσα θέση στην οικεία αγορά έλξης και ότι η GVG, για να είναι σε θέση να εκτελεί το δρομολόγιο που σχεδιάζει, είναι αναγκασμένη να εξασφαλίσει έλξη από την FS.

Z.3. Δεσπόζουσα θέση στην αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών

112. Στα δρομολόγια που ανήκουν στη σχετική αγορά, όπως καθορίζεται ανωτέρω, μόνο η FS είναι παρούσα στο ιταλικό τμήμα (μέσω της συνεργασίας με την SBB και την Cisalpino). Η FS κατέχει ως εκ τούτου δεσπόζουσα θέση στην αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών μεταξύ Domodossola και Μιλάνου.
113. Υπάρχουν σημαντικοί φραγμοί για την είσοδο στη συγκεκριμένη αγορά. Πέραν της ανάγκης εξασφάλισης πρόσβασης στην υποδομή και σε παρεπόμενες υπηρεσίες, μία σιδηροδρομική επιχείρηση χρειάζεται τροχαίο υλικό και προσωπικό που να πληρούν τα ποικίλα εθνικά, τεχνικά και διοικητικά, πρότυπα, καθώς ισχύουν διαφορετικά συστήματα για τη σήμανση, την ηλεκτροδότηση και την ασφάλεια. Τέλος, για να μπορεί να παράσχει μια τέτοια υπηρεσία σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών από τη Γερμανία στο Μιλάνο, ένας σιδηροδρομικός φορέας οφείλει να είναι μέλος διεθνούς ενώσεως.
114. Μέχρι τώρα, η FS είναι η μόνη επιχείρηση που έχει άδεια για την παροχή σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών τύπου «inter-city» στην Ιταλία. Ενώ από το Μάιο του 2000 το ιταλικό υπουργείο μεταφορών και ναυσιπλοΐας χορήγησε διάφορες άδειες σε άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, αυτές οι εταιρείες δεν μπορούν να παράσχουν υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών σε μεγάλες αποστάσεις, επειδή αυτή η αγορά δεν έχει ακόμα ελευθερωθεί στην Ιταλία. Επιπλέον, για να δημιουργήσουν διεθνή ένωση με την GVG, αυτές οι σιδηροδρομικές εταιρείες θα χρειάζονταν πιστοποιητικό ασφαλείας για την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών στο δρομολόγιο Domodossola-Μιλάνο⁶⁶. Για να αποκτήσει ένα τέτοιο πιστοποιητικό ασφαλείας, οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει πρώτα να διαθέτει το κατάλληλο τροχαίο υλικό (το οποίο στη συνέχεια πιστοποιείται). Προς το παρόν, μόνο η FS έχει αποκτήσει πιστοποιητικό ασφαλείας για την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών μεταξύ Domodossola και Μιλάνου⁶⁷. Η FS είναι ως εκ τούτου μέχρι τώρα η μόνη ιταλική σιδηροδρομική επιχείρηση που μπορεί να συστήσει διεθνή ένωση με τη GVG για την ιδιαίτερη υπηρεσία την οποία αυτή η τελευταία επιθυμεί να παράσχει.

Z.4. Δεσπόζουσα θέση σε ουσιαστικό τμήμα της κοινής αγοράς

⁶⁶ Το πιστοποιητικό ασφαλείας χορηγείται για κάποιο συγκεκριμένο δρομολόγιο και για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών. Το Μάιο 2003, 26 εταιρείες είχαν αποκτήσει σιδηροδρομική άδεια στην Ιταλία, ενώ 6 εταιρείες κατείχαν πιστοποιητικό ασφαλείας.

⁶⁷ Οι κύριοι ιδιωτικοί σιδηροδρομικοί φορείς στην Ιταλία είναι η Rail Traction Company (RTC) και η Ferrovie Nord Milano Esercizio (FNME). Η RTC έχει αποκτήσει άδεια για την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών και φορτίων στην Ιταλία. Το πιστοποιητικό ασφαλείας που διαθέτει περιορίζεται όμως στο δρομολόγιο Βερόνα-Brennero και Βερόνα-Μάντοβα και σε υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευμάτων. Η FNME έχει αποκτήσει άδεια για την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στην Ιταλία. Διαθέτει επίσης πιστοποιητικό ασφαλείας για το δρομολόγιο Μιλάνο-Domodossola. Εντούτοις, αυτό το πιστοποιητικό ασφαλείας περιορίζεται μόνο στη μεταφορά εμπορευμάτων.

115. Όταν ένα κράτος μέλος έχει χορηγήσει εκ του νόμου μονοπώλιο σε επιχείρηση για ορισμένο τμήμα της επικράτειάς του, σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου⁶⁸, αυτό το έδαφος αποτελεί ουσιαστικό τμήμα της κοινής αγοράς. Όσον αφορά την υποδομή, σύμφωνα με το διάταγμα αριθ. 225-T της 26ης Νοεμβρίου 1993, η FS έχει ακόμα ένα εκ του νόμου μονοπώλιο. Τοιουτοτρόπως, η αγορά για πρόσβαση στην ιταλική υποδομή μπορεί να θεωρηθεί ως ουσιαστικό τμήμα της κοινής αγοράς.
116. Η σχετική αγορά έλξης και η επιγενόμενη (κατάντη) αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών αποτελούν επίσης ουσιαστικό τμήμα της κοινής αγοράς. Μέχρι τις 8 Ιουλίου 1998, το διάταγμα αριθ. 225-T χορηγούσε στην FS ένα εκ του νόμου μονοπώλιο όσον αφορά την έλξη και την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών. Επιπλέον, η σχετική αγορά είναι ουσιαστικό τμήμα της κοινής αγοράς, δεδομένου ότι η σχετική γεωγραφική αγορά συμπεριλαμβάνει πολλά κράτη μέλη⁶⁹. Στη συγκεκριμένη υπόθεση, το τμήμα Domodossola–Μιλάνο αποτελεί τμήμα της σχετικής κατάντη αγοράς για τη διεθνή παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών από τη Γερμανία προς την Ιταλία. Αποτελεί δρομολόγιο ζωτικής σημασίας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, το οποίο συνδέει τη βόρεια και τη νότια Ευρώπη. Υπό αυτή την ιδιότητα, αποτελεί τμήμα του «Διευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Δικτύου («Trans European Rail Network» ή «TERN»).

Η. ΚΑΤΑΧΡΗΣΗ ΔΕΣΠΟΖΟΥΣΑΣ ΘΕΣΗΣ

117. Η FS έχει διαπράξει πολλές καταχρήσεις της δεσπόζουσας θέσης της στις σχετικές ανάντη και επιγενόμενες αγορές, οι οποίες είχαν σαν αποτέλεσμα τον αποκλεισμό του ανταγωνισμού στον τομέα των διεθνών σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών σε ένα πλήθος δρομολογίων από πόλεις της Γερμανίας προς το Μιλάνο, μέσω Βασιλείας.
118. Υπενθυμίζεται ότι καμία διάταξη του ιταλικού νόμου, όπως περιγράφεται στο σημείο 13 της παρούσας απόφασης, δεν εμποδίζει την FS από την παροχή πληροφοριών, τη δημιουργία διεθνούς ένωσης⁷⁰ με ή τη χορήγηση πιστοποιητικού ασφαλείας, την παροχή πρόσβασης στην υποδομή και την παροχή έλξης σε εξουσιοδοτημένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε κάποιο άλλο κράτος μέλος.

Η.1. Κατάχρηση στις σχετικές ανάντη αγορές

Η.1.1. Άρνηση παροχής πρόσβασης στην ιταλική υποδομή

119. Η FS κατέχει ένα μονοπώλιο ως φορέας χορήγησης δικαιώματος χρήσης που έχει διοριστεί από το ιταλικό κράτος για να αποφασίζει για τις αιτήσεις ικανότητας υποδομής στο ιταλικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Στο πλαίσιο αυτό, η FS είναι υπεύθυνη για την εκχώρηση σιδηροδρομικών δρομολογίων σε σιδηροδρομικούς φορείς στην Ιταλία.
120. Σύμφωνα με την απόφαση του Πρωτοδικείου στην υπόθεση *Aéroports de Paris*⁷¹, η σιδηροδρομική υποδομή μπορεί να θεωρηθεί ουσιώδης διευκόλυνση. Πληροί τις δύο

⁶⁸ Υπόθεση C-323/93 *La Crespelle* [1994] Συλλογή I-5077, παράγραφος. 17· υπόθεση C-41/90 *Hoefner and Elser* [1991] Συλλογή I-1979.

⁶⁹ Αποφάσεις του Δικαστηρίου στις υποθέσεις C-40/75 *Suiker Unie* [1975] Συλλογή 1663, παράγραφος 375, και C-27/76 *United Brands* [1978] Συλλογή 207, παράγραφοι 45, 56 και 57.

⁷⁰ Το 1996, η FS δημιούργησε διεθνή ένωση με την SJ Rail.

⁷¹ Βλ. την υποσημείωση 56, παράγραφος 122 της δικαστικής απόφασης. Το Πρωτοδικείο επιβεβαίωσε την απόφαση της Επιτροπής και διαπίστωσε ότι οι αερολιμενικές εγκαταστάσεις των αεροδρομίων των

βασικές προϋποθέσεις για να θεωρηθεί ως ουσιώδης διευκόλυνση, όπως ορίστηκε από το Πρωτοδικείο στην απόφασή του ENS⁷², συγκεκριμένα το απαραίτητο της διευκόλυνσης και, σε περίπτωση μη παροχής πρόσβασης, την κατάργηση κάθε ανταγωνισμού από μέρους του άλλου ανταγωνιστή⁷³. Θα ήταν ασύμφορο για οποιονδήποτε ανταγωνιστή να συγκροτήσει σιδηροδρομικό δίκτυο μεγάλων αποστάσεων παρόμοιο με εκείνο της FS, λόγω του απαγορευτικού κόστους μιας τέτοιας επένδυσης και της αδυναμίας εξασφάλισης των αναγκαίων δικαιωμάτων διέλευσης.

121. Ο περιορισμός της πρόσβασης στο σιδηροδρομικό δίκτυο αποτελεί κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης εφόσον αποκλείει δυνητικούς ανταγωνιστές από την αγορά. Στην απόφασή της επί της υπόθεσης *Λιμίν του Rødby*, η Επιτροπή κατέληξε ότι μια επιχείρηση η οποία κατέχει ή διαχειρίζεται και χρησιμοποιεί η ίδια ουσιώδη διευκόλυνση, για παράδειγμα διευκόλυνση ή υποδομή χωρίς την οποία οι ανταγωνιστές της δεν μπορούν να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στους πελάτες, και αρνείται την πρόσβαση σε αυτές καταχράται τη δεσπόζουσα θέση της⁷⁴.
122. Στην απόφασή του στην υπόθεση *Télémarketing*⁷⁵, το Δικαστήριο όρισε ότι «συνιστά κατάχρηση, υπό την έννοια του άρθρου 86 [νυν 82] της συνθήκης ΕΚ το γεγονός ότι η επιχείρηση κατέχουσα δεσπόζουσα θέση σε συγκεκριμένη αγορά κρατεί για την ίδια ή για επιχείρηση ανήκουσα στον αυτό όμιλο, χωρίς να υπάρχει αντικειμενική ανάγκη, μια βοηθητική δραστηριότητα, την οποία θα μπορούσε να ασκήσει η τρίτη επιχείρηση στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων της σε παραπλήσια ή διαφορετική αγορά, με κίνδυνο να εξουδετερωθεί οποιοσδήποτε ανταγωνισμός εκ μέρους της επιχειρήσεως αυτής».
123. Όπως ορίζεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού σε συμφωνίες πρόσβασης στον τομέα των τηλεπικοινωνιών⁷⁶, η άρνηση χορήγησης πρόσβασης σε ουσιώδεις διευκολύνσεις μπορεί να απαγορεύεται δυνάμει του άρθρου 82, εάν προέρχεται από επιχείρηση που κατέχει δεσπόζουσα θέση λόγω του ότι ελέγχει τις διευκολύνσεις. Η ανώφελη, ανεξήγητη ή αδικαιολόγητη καθυστέρηση στην αποδοχή αιτήματος για πρόσβαση σε ουσιαστική υποδομή μπορεί επίσης να αποτελεί κατάχρηση.
124. Η FS έκανε χρήση της εξουσίας που διαθέτει ως φορέας χορήγησης δικαιώματος χρήσης αρνούμενη στην GVG, η οποία είναι δυνάμει ανταγωνιστής στην αγορά σιδηροδρομικών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, δρομολόγια στην διαδρομή

Παρισίων μπορούν να θεωρηθούν ως ουσιαστική ευκολία υπό την έννοια ότι η χρήση τους είναι απαραίτητη για την παροχή διαφόρων υπηρεσιών, ιδίως υπηρεσιών εδάφους. Παρόμοια, η εξασφάλιση πρόσβασης στην υποδομή στην Ιταλία είναι ουσιαστική για την GVG για την παροχή διεθνών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών από γερμανικές πόλεις προς το Μιλάνο

⁷²

⁷³

Βλ. την υποσημείωση αριθ. 34, παράγραφος 209 της δικαστικής απόφασης.

Στην απόφαση “*European Night Services*” (ENS), το Πρωτοδικείο δήλωσε ότι η πρόσβαση στις υποδομές, τα προϊόντα ή οι υπηρεσίες είναι απαραίτητα μόνον αν αυτές οι υποδομές, προϊόντα ή υπηρεσίες δεν είναι υποκατάστατες μεταξύ τους και αν, λόγω των ειδικών χαρακτηριστικών τους, και ιδίως του απαγορευτικού κόστους της αναπαραγωγής τους και/ή του εύλογου χρόνου που απαιτείται προς τούτο, δεν υφίστανται βιώσιμες εναλλακτικές λύσεις για τους δυνητικούς ανταγωνιστές, οι οποίοι λόγω αυτού του στοιχείου αποκλείονται από την αγορά (βλ. την υποσημείωση αριθ. 34, παράγραφος 209 της δικαστικής απόφασης).

⁷⁴

Απόφαση της Επιτροπής 94/119/ΕΚ *Λιμίν του Rødby* (βλ. την υποσημείωση αριθ. 55).

⁷⁵

Βλ. την υποσημείωση αριθ. 57, παράγραφος 27 της δικαστικής απόφασης.

⁷⁶

EE C 265, 22.8.1998, σελ. 2, σημείο 83· και υπόθεση 85/76 *Hoffman la Roche* [1979] Συλλογή 461.

Domodossola-Μιλάνο. Αρνήθηκε να χορηγήσει στην GVG τις απαραίτητες πληροφορίες που θα της επέτρεπαν να προετοιμάσει το ανάλογο επιχειρηματικό σχέδιο και αρνήθηκε πράγματι την πρόσβαση στην GVG χωρίς αντικειμενική αιτιολογία. Εμπόδισε ως εκ τούτου την GVG να εισέλθει στην αγορά με στόχο την παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών στη συγκεκριμένη διαδρομή. Αποφασίζοντας να κρατήσει για τον εαυτό της την αγορά για την παροχή διασυνοριακών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών, η FS επέκτεινε τη δεσπόζουσα θέση της στην αγορά πρόσβασης στην υποδομή σε αυτή τη γειτονική αλλά χωριστή αγορά. Στην απόφαση 98/190/EK επί της υπόθεσης *FAG-Flughafen Frankfurt*⁷⁷, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι διεπράχθη παράβαση του άρθρου 86 (νυν 82) εφόσον διατηρήθηκε το μονοπώλιο της FAG στην αγορά επίγειας εξυπηρέτησης με την άρνησή της να επιτρέψει την εξυπηρέτηση δι' ιδίων μέσων ή τη λειτουργία ανεξάρτητων φορέων εξυπηρέτησης. Το γεγονός ότι η FAG κατείχε ήδη προτού καν διαπράξει την παράβαση δεσπόζουσα θέση στην αγορά επίγειας εξυπηρέτησης δεν δικαιολογεί την απόφαση της FAG να διατηρήσει για τον εαυτό της τη σχετική αγορά αρνούμενη την πρόσβαση στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών σε δυνητικούς ανταγωνιστές.

125. Υπό τις συνθήκες της παρούσας υπόθεσης, ένα όργανο χορήγησης δικαιώματος χρήσης πραγματικά ανεξάρτητο από οποιαδήποτε σιδηροδρομική εταιρεία θα είχε ασφαλώς εξετάσει όλα τα πιθανά μέσα, από την άποψη διαθεσιμότητας χρονικών slots και άλλων πρακτικών και τεχνικών θεμάτων, για να χορηγήσει στην GVG πρόσβαση στην υποδομή υπό δίκαιους και άνευ διακρίσεων όρους. Εντούτοις, η πείρα από παλαιότερες υποθέσεις υποδεικνύει ότι ένας φορέας χορήγησης άδειας χρήσης ο οποίος δρα επίσης στην αγορά για την παροχή υπηρεσιών στη δική του υποδομή είναι πιθανόν να προτιμήσει λύση που θα μειώνει στο ελάχιστο την ενόχληση για αυτόν τον ίδιο, ιδιαίτερα σε σχέση με τις δικές του υπηρεσίες ως χρήστη⁷⁸.
126. Η οδηγία 91/440/EOK δεν αναφέρεται ρητά στο δικαίωμα πρόσβασης σε τεχνικές πληροφορίες όσον αφορά την πρόσβαση στην υποδομή για τις σιδηροδρομικές εταιρείες που δεν έχουν ακόμα συστήσει διεθνή ένωση. Η Επιτροπή εντούτοις απορρίπτει το επιχείρημα της FS ότι αυτές οι πληροφορίες μπορούν να παρέχονται και ένα δρομολόγιο να παραχωρείται *μόνον αφού* ο αιτών έχει συστήσει διεθνή ένωση. Η οδηγία 91/440/EOK δεν θίγει την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού της συνθήκης ΕΚ. Το όργανο χορήγησης δικαιώματος χρήσης δεν μπορεί να αξιώνει τη σύσταση διεθνούς ένωσης πριν καν χορηγήσει πληροφορίες σχετικά με τις τιμές των σιδηροδρομικών δρομολογίων και τη διαθεσιμότητά τους, δεδομένου ότι αυτό μπορεί να έχει σαν αποτέλεσμα την παρεμπόδιση της εισόδου στην αγορά. Αυτές οι πληροφορίες είναι απαραίτητες για να επιτρέψουν στον εισερχόμενο να καταρτίσει το επιχειρηματικό του σχέδιο και να αποφασίσει για το οικονομικά βιώσιμο της σχεδιαζόμενης υπηρεσίας.
127. Η FS ήταν σε θέση να παράσχει αυτές τις πληροφορίες και τις σχετικές συμβουλές για την πρόσβαση στην υποδομή. Πριν από την έναρξη ισχύος του διατάγματος αριθ. 146/1999, η FS (*Infrastruttura*⁷⁹) ήταν εξουσιοδοτημένη σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 5 του διατάγματος αριθ. 277/1998 να εκδίδει ένα (προσωρινό)

⁷⁷ EE L 72, 11.3.1998, σελ. 30, σημείο 98.

⁷⁸ Βλέπε την απόφαση 94/19/EK της Επιτροπής επί της υπόθεσης *Sea Containers κατά Stena Sealink* (βλ. την υποσημείωση αριθ. 55), σημείο 75.

⁷⁹ Ο προκάτοχος της FS (RFI). Βλ. το σημείο 4 της παρούσας απόφασης.

πιστοποιητικό ασφαλείας σύμφωνα με την οδηγία 95/19/EK. Στο συγκεκριμένο στάδιο, ως διαχειριστής υποδομής, αντί να αρνηθεί την παροχή των απαιτούμενων πληροφοριών λόγω του ότι η GVG δεν διέθετε πιστοποιητικό ασφαλείας⁸⁰, η FS (Infrastruttura) όφειλε να έχει υιοθετήσει ενεργότερη στάση. Για παράδειγμα, η FS, συμμορφούμενη με τις υποχρεώσεις της ως διαχειριστής υποδομής, έπρεπε να είχε ειδοποιήσει την GVG για το ότι η ίδια η FS (Infrastruttura) είναι υπεύθυνη για τη χορήγηση πιστοποιητικών ασφαλείας και να την ενημερώσει για τους όρους χορήγησης αυτού του πιστοποιητικού.

128. Επιπλέον, η Επιτροπή θεωρεί ότι το άρθρο 10 παράγραφος 1 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ έχει άμεσο αποτέλεσμα. Σύμφωνα με τη σχετική νομολογία του Δικαστηρίου, μια διάταξη μπορεί να έχει άμεσο αποτέλεσμα εάν η υποχρέωση που επιβάλλεται στα κράτη μέλη είναι επαρκώς σαφής και ακριβής, άνευ όρων και δεν αφήνει περιθώριο διακριτικής ευχέρειας κατά την εφαρμογή της⁸¹.
129. Το άρθρο 10 παράγραφος 1 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ είναι διάταξη η οποία ορίζει με σαφήνεια ότι οι διεθνείς ενώσεις έχουν δικαίωμα πρόσβασης στην υποδομή. Αυτή η διάταξη από μόνης της δεν προϋποθέτει καμία περαιτέρω εφαρμογή από τα κράτη μέλη και τοιουτοτρόπως μπορεί να θεωρηθεί επαρκώς σαφής και επακριβής σύμφωνα με την προαναφερόμενη νομολογία.
130. Σιδηροδρομικές επιχειρήσεις όπως η GVG θα μπορούσαν να στηρίζονται απευθείας σε αυτή τη διάταξη για να ζητούν από την FS τις απαραίτητες πληροφορίες για να ξεκινήσουν ουσιαστικές διαπραγματεύσεις με σιδηροδρομικές επιχειρήσεις εγκατεστημένες στην Ιταλία προκειμένου να δημιουργήσουν διεθνή ένωση. Η GVG θα μπορούσε ως εκ τούτου να επικαλεσθεί το άρθρο 10 παράγραφος 1 από την έναρξη ισχύος της οδηγίας 91/440/ΕΚ την 1η Ιανουαρίου 1993. Η GVG είχε το δικαίωμα να δημιουργήσει διεθνή ένωση με σκοπό να προσφέρει διεθνή υπηρεσία σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών προς το Μιλάνο. Ως εκ τούτου είχε το δικαίωμα να ζητά πληροφορίες από την FS όσον αφορά τα δρομολόγια και τις τιμές προκειμένου να αποκτήσει πρόσβαση στην ιταλική υποδομή.
131. Συνάγεται ότι κατά τη διάρκεια της περιόδου τουλάχιστον από το Σεπτέμβριο 1995⁸² μέχρι τον Ιούλιο 2002, η FS αρνήθηκε να χορηγήσει τις απαραίτητες πληροφορίες για πρόσβαση στην ιταλική σιδηροδρομική υποδομή στην GVG χωρίς καμία αντικειμενική αιτιολογία και ως εκ τούτου εμπόδισε την GVG να εισέλθει στην αγορά της διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών κατά παράβαση του άρθρου 82 της συνθήκης ΕΚ.

H.1.2. Άρνηση παροχής έλξης

132. Στο σημείο 51 επισημαίνεται ότι η έλξη συνίσταται στην παροχή μηχανής έλξης, οδηγού και παρεπόμενων υπηρεσιών, όπως είναι η αναγκαία τεχνική υποστήριξη. Υπάρχει μία αγορά υπηρεσιών έλξης, δεδομένου ότι τέτοιου είδους υπηρεσίες

⁸⁰ Στην επιστολή της προς την GVG της 27ης Νοεμβρίου 1998, η FS ανέφερε ότι θα παρείχε πληροφορίες για τα σιδηροδρομικά δρομολόγια και τη χρέωση υποδομής μόνο μετά την υποβολή από μέρους της GVG εγγράφων που να αποδεικνύουν ότι είχε συστήσει διεθνή ένωση και ότι διέθετε πιστοποιητικό ασφαλείας στην Ιταλία.

⁸¹ Υποθέσεις C-287/98 *Linster* [2000] Συλλογή I-6917 · C-8/81 *Becker* [1982] Συλλογή 53· και 28/67 *Molkerei-Zentrale* [1968] Συλλογή 211.

⁸² Η πρώτη αίτηση της GVG στη FS χρονολογείται το 1992.

παρέχονται σε εμπορική βάση στα περισσότερα κράτη μέλη. Στα σημεία 55 και 56 παρατίθενται παραδείγματα από τα οποία προκύπτει ότι η FS αναπτύσσει σήμερα και ανέπτυξε κατά το παρελθόν δραστηριότητα στην αγορά έλξης. Λογουχάρη, η FS παρέχει τακτικά υπηρεσίες έλξης στην SNCF από το Μιλάνο και το Τορίνο μέχρι τη Λυών, καθώς και στην DB για τα 13 διαφορετικά διεθνή δρομολόγια συνδυασμένης σιδηροδρομικής μεταφοράς αυτοκινήτων και επιβατών («Autoreisezug») που αυτή εκτελεί μεταξύ Γερμανίας και Ιταλίας. Σε μία περίπτωση, η FS παρέσχε επίσης υπηρεσίες έλξης στην GVG για τη σιδηροδρομική μεταφορά επιβατών υπό καθεστώς διέλευσης. Καμία από τις προαναφερθείσες υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς δεν ανταγωνίζεται τις υπηρεσίες μεταφοράς που παρέχει η FS.

133. Όπως αναφέρεται στα σημεία 86-109, η Επιτροπή εξέτασε διεξοδικά κατά πόσον η GVG (ή οποιαδήποτε άλλη σιδηροδρομική επιχείρηση από άλλο κράτος μέλος) θα είχε εναλλακτικές δυνατότητες σε σχέση με τη μίσθωση έλξης από την FS (Trenitalia) στο ιταλικό τμήμα του σχεδιαζόμενου δρομολογίου μεταφοράς επιβατών μεταξύ Βασιλείας και Μιλάνου. Από την εξέταση αυτή προέκυψε ότι δεν υπάρχουν τέτοιες, επιχειρηματικά βιώσιμες, εναλλακτικές επιλογές για την GVG ή για οποιαδήποτε άλλη μη ιταλική σιδηροδρομική επιχείρηση. Επομένως, για να μπορεί η GVG να εκτελεί διεθνή σιδηροδρομικά δρομολόγια μεταφοράς επιβατών μεταξύ Γερμανίας και Μιλάνου, είναι υποχρεωμένη να εξασφαλίσει έλξη από την FS στο ιταλικό σιδηροδρομικό δίκτυο.
134. Καθώς η FS δεν ανταποκρίθηκε στα αιτήματα της GVG για την παροχή έλξης, από τον Δεκέμβριο του 1998 και εντεύθεν αρνείται ουσιαστικά να παράσχει υπηρεσίες έλξης στην GVG για το συγκεκριμένο δρομολόγιο. Η άρνηση της FS δεν υπαγορευόταν από κάποιον αντικειμενικό λόγο. Για παράδειγμα, η FS δεν στερείται *πλεονάζουσας ικανότητας* για την παροχή υπηρεσιών έλξης, δεν συντρέχουν *λόγοι ασφαλείας* που να εμποδίζουν την FS να παρέχει υπηρεσίες έλξης στην GVG, η FS θα μπορούσε να λαμβάνει *ικανοποιητική αμοιβή* για την παροχή τέτοιων υπηρεσιών και, τέλος, η δραστηριότητα της FS δεν υπόκειται σε *υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας* που να την εμποδίζουν να παρέχει υπηρεσίες έλξης στην GVG.
135. *Δεν υπήρχε έλλειψη πλεονάζουσας ικανότητας*: Μετά την ακροαματική διαδικασία, η FS Trenitalia προέβαλε το επιχείρημα ότι δεν είχε πλεονάζουσα ικανότητα από μηχανές έλξης για την παροχή υπηρεσιών έλξης στην GVG. Εντούτοις, μετά από περαιτέρω έρευνες, η FS Trenitalia δήλωσε τελικά με επιστολή της 18ης Δεκεμβρίου 2002 ότι είχε ποσοτικοποιήσει την πλεονάζουσα ικανότητά της για την προμήθεια τέτοιων υπηρεσιών έλξης σε 1 εκατ. χιλιόμετρα ανά έτος.
136. *Δεν υπήρχαν λόγοι ασφαλείας*: Μετά την εξασφάλιση έλξης και τη δημιουργία διεθνούς ένωσης, η GVG θα όφειλε ακόμα να λάβει πιστοποιητικό ασφαλείας για τη σχεδιαζόμενη υπηρεσία μεταφοράς επιβατών στην Ιταλία. Αυτό αποτελεί ως εκ τούτου χωριστό και επόμενο βήμα. Δεδομένου ότι το πιστοποιητικό ασφαλείας εκδίδεται από τον διαχειριστή υποδομής, δεν αποτελεί ευθύνη της FS (Trenitalia) να κρίνει το κατά πόσον η GVG πληροί τις απαραίτητες προϋποθέσεις ασφαλείας. Η άρνηση παροχής έλξης δεν μπορεί ως εκ τούτου να δικαιολογηθεί για λόγους ασφαλείας.
137. *Ικανοποιητική αμοιβή*: Η FS δικαιούται να λάβει ικανοποιητική αμοιβή που να ανταποκρίνεται στους συνήθεις όρους της αγοράς.

138. Δεν υπήρχαν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας: Τέλος, η FS δεν τελεί υπό ρητή υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, της οποίας η οικονομική ισορροπία θα μπορούσε να διαταραχθεί από τις υπηρεσίες τις οποίες προτίθεται να παράσχει η GVG (βλέπε τα σημεία 154 και 155).
139. Το σχεδιαζόμενο από την GVG δρομολόγιο μεταξύ Βασιλείας και Μιλάνου συναγωνίζεται την Cisalpino, η οποία είναι κοινή επιχείρηση της FS και της SBB. Το στοιχείο αυτό επιβεβαιώνεται στην απάντηση της FS στην κοινοποίηση αιτιάσεων. Η FS θεωρεί ότι το σχεδιαζόμενο δρομολόγιο της GVG θα είχε προκαλέσει ζημία στην υφιστάμενη κίνηση που μεταφέρει η ίδια στη γραμμή μεταξύ Βασιλείας και Μιλάνου⁸³.
140. Επομένως, η FS έχει αρνηθεί να εξασφαλίσει έλξη σε ένα δυνητικό ανταγωνιστή σε μια συναφή αγορά προς την αγορά έλξης. Η FS κατέχει δεσπόζουσα θέση όχι μόνο σε αυτή την τελευταία (ανάντη) αγορά, αλλά επίσης στην επιγενόμενη (κατάντη) αγορά για τη σιδηροδρομική μεταφορά επιβατών. Στην επιγενόμενη αγορά, δεν υπάρχει ανταγωνισμός. Αρνούμενη να παράσχει έλξη στην GVG, η FS εμποδίζει έναν δυνάμει ανταγωνιστή από την είσοδο στη συγκεκριμένη αγορά. Διατηρεί ως εκ τούτου τη μονοπωλιακή της θέση σε αυτή τη χωριστή επιγενόμενη αγορά καταργώντας τον δυνάμει ανταγωνισμό σε αυτή την αγορά⁸⁴.
141. Το Δικαστήριο έχει επανειλημμένα υποστηρίξει ότι η επέκταση ενός μονοπωλίου σε συναφή αγορά, χωρίς αντικειμενική δικαιολογία, απαγορεύεται σύμφωνα με το άρθρο 82⁸⁵. Στην υπόθεση *Télémarketing*⁸⁶, το Δικαστήριο διαπίστωσε ότι υπάρχει κατάχρηση κατά την έννοια του άρθρου 82 όταν μια επιχείρηση η οποία κατέχει δεσπόζουσα θέση σε ιδιαίτερη αγορά επιφυλάσσει για τον εαυτό της, χωρίς να υπάρχει αναγκαιότητα, συμπληρωματική δραστηριότητα η οποία θα μπορούσε να διεξαχθεί από άλλη επιχείρηση και κατ' αυτόν τον τρόπο καταργεί κάθε ανταγωνισμό από μέρους μιας τέτοιας επιχείρησης. Αυτό ισχύει ακόμα και όταν η δεσπόζουσα θέση οφείλεται όχι στην ίδια τη δραστηριότητας της επιχείρησης αλλά στο γεγονός ότι λόγω διατάξεων του νόμου δεν μπορεί να υπάρχει ανταγωνισμός ή μπορεί να υπάρχει πολύ περιορισμένος ανταγωνισμός στη συγκεκριμένη αγορά⁸⁷.
142. Στην απόφασή της 98/190/EK επί της υπόθεσης *FAG-Flughafen Frankfurt*⁸⁸, η Επιτροπή απεφάνθη ότι η Frankfurt Airport είχε καταχραστεί τη δεσπόζουσα θέση της κατά παράβαση του άρθρου 82 της συνθήκης ΕΚ, αρνούμενη, χωρίς αντικειμενική δικαιολογία, σε δυνάμει ανταγωνιστές την πρόσβαση στην αγορά για την παροχή

⁸³ Τούτο αναγνωρίζεται από την FS στην απάντησή της στην κοινοποίηση αιτιάσεων, σημεία 89 και 107.

⁸⁴ Σε πολλές αποφάσεις, η ιταλική αρχή ανταγωνισμού διαπίστωσε ότι η FS κατέχει δεσπόζουσα θέση στην αγορά έλξης για τη συνδυασμένη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων. Τον Φεβρουάριο 2000, η αρχή ανταγωνισμού τιμώρησε την FS για την κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης της στη σιδηροδρομική αγορά έλξης για τις μεταφορές πολλαπλών μέσων επιδεικνύοντας ευνοϊκή συμπεριφορά απέναντι στις δικές της θυγατρικές, Italcontainer και Cemat. Για να αντιμετωπίσει την υπερβολική ζήτηση για σιδηροδρομική έλξη, η FS όφειλε να εγκαθιδρύσει ένα σύστημα κατανομής χωρητικότητας για να εξασφαλίσει τη δίκαιη και αποτελεσματική κατανομή των διαθέσιμων πόρων έλξης.

⁸⁵ Υπόθεση C-18/88 *RTT κατά GV-Inno-BM* [1991] Συλλογή I-5941· και συνεκδικαζόμενες υποθέσεις C-271/90, C-281/90 και C-289/90 *Ισπανία, Βέλγιο και Ιταλία κατά Επιτροπής* [1992] Συλλογή I-5833.

⁸⁶ Βλ. την υποσημείωση αριθ. 57, παράγραφος 26 της δικαστικής απόφασης.

⁸⁷ Στην απόφαση 88/518/EK *British Sugar/Napier Brown* (EE L 284, 19.10.1988, σελ. 4), η Επιτροπή απεφάνθη ότι η British Sugar έκανε κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης της στη βρετανική αγορά ζάχαρης, ασκώντας πρακτικές με σκοπό να αναγκάσει τη Napier Brown να αποχωρήσει από τη βρετανική λιανική αγορά ζάχαρης.

⁸⁸ Βλ. την υποσημείωση αριθ. 77.

επίγειων υπηρεσιών στο αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης. Αυτή η αγορά θεωρείτο ως χωριστή αγορά από την παροχή αερολιμενικών εγκαταστάσεων. Μέχρι την έκδοση της απόφασης, το αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης είχε μονοπώλιο τόσο στην αγορά παροχής αερολιμενικών εγκαταστάσεων όσο και στην παροχή υπηρεσιών εδάφους.

143. Στην παρούσα υπόθεση, παρά το γεγονός ότι το ιταλικό δίκαιο έχει ορίσει την RFI, η οποία είναι θυγατρική της FS, ως διαχειριστή υποδομής, αυτό δεν παρέχει αποκλειστικά δικαιώματα στην FS για την παροχή διεθνών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, ιδιαίτερα στο συγκεκριμένο δρομολόγιο. Η άρνηση της FS βασίζεται ως εκ τούτου μόνο στη δική της - εμπορική - απόφαση ως επιχείρηση και όχι σε κρατική παρέμβαση⁸⁹.
144. Τέλος, σύμφωνα με πάγια νομολογία⁹⁰, η άρνηση προμήθειας αποτελεί εξίσου κατάχρηση όταν δημιουργεί τον κίνδυνο εξάλειψης του ανταγωνισμού από μέρους της αιτούσας επιχείρησης στη σχετική αγορά ή εμποδίζει την ανάπτυξη ανταγωνιστών και όταν δεν είναι αντικειμενικά δικαιολογημένη.
145. Η άρνηση της FS να παράσχει έλξη, δηλαδή μία δραστηριότητα την οποία ασκεί κατά συνήθεια, δεν υπαγορεύεται από κάποιον αντικειμενικό λόγο και προστατεύει τη μονοπωλιακή της θέση στην επιγενόμενη αγορά της διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών μεταξύ Βασιλείας και Μιλάνου. Για τον λόγο αυτό συνιστά κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης. Η άρνηση της FS να εξασφαλίσει έλξη στην GVG εξουδετερώνει έναν εν δυνάμει ανταγωνιστή και ως εκ τούτου εμποδίζει την ανάπτυξη του ανταγωνισμού στην επιγενόμενη αγορά. Αυτό θίγει τους καταναλωτές, οι οποίοι δεν επωφελούνται από εναλλακτικές λύσεις στις υπάρχουσες υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών.
146. Η παράβαση διαπράχθηκε μεταξύ του Δεκεμβρίου 1998 και της 27ης Ιουνίου 2003. Τουλάχιστον από τον Δεκέμβριο του 1998, η GVG ζητούσε από την FS να της παρέχει υπηρεσίες έλξης για το σχεδιαζόμενο δρομολόγιό της στη γραμμή Domodossola-Μιλάνο. Η FS δεν έκανε καμία προσφορά για την παροχή έλξης μέχρι τον Αύγουστο 2002. Στις 25 Νοεμβρίου 2002, η FS (Trenitalia) προσέφερε στη GVG ένα σχέδιο σύμβασης για την παροχή έλξης, περιλαμβανομένων των τεχνικών υπηρεσιών, για το σχεδιαζόμενο δρομολόγιο στη γραμμή Domodossola-Μιλάνο. Στις 27 Ιουνίου 2003, η GVG και η FS (Trenitalia) ολοκλήρωσαν τις μεταξύ τους διαπραγματεύσεις, καταλήγοντας σε συμφωνία για την τιμή των υπηρεσιών έλξης.

H.2. Κατάχρηση στην αγορά της σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών

H.2.1. Άρνηση διεξαγωγής διαπραγματεύσεων για τη δημιουργία διεθνούς ένωσης

147. Στο παρόν στάδιο ελευθέρωσης της ευρωπαϊκής σιδηροδρομικής επιβατικής αγοράς, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μπορούν να παρέχουν διασυνοριακές υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών μόνο εφόσον έχουν συστήσει διεθνή ένωση με σιδηροδρομική

⁸⁹ Υπάρχει αναλογία με την κατάσταση που αναφέρεται στην απόφαση *FAG-Flughafen Frankfurt*, όπου η Επιτροπή διευκρίνισε ότι η υποχρέωση της Flughafen Frankfurt να εκμεταλλεύεται το αεροδρόμιο με ορθό και ασφαλή τρόπο δεν σημαίνει ότι η εν λόγω εταιρεία έχει το δικαίωμα να κρατά αυτές τις δραστηριότητες για τον εαυτό της (βλ. τα σημεία 93-96 της απόφασης).

⁹⁰ Απόφαση του Δικαστηρίου επί των συνεκδικαζόμενων υποθέσεων 6 και 7/73 *ICI and Commercial Solvents* [1974] Συλλογή 223 και απόφαση της Επιτροπής 88/518/EOK στην υπόθεση *British Sugar/Napier Brown* (βλ. την υποσημείωση αριθ. 87).

επιχείρηση η οποία διαθέτει άδεια εγκατεστημένη σε άλλο κράτος μέλος. Εντούτοις, η ύπαρξη αυτού του ευρωπαϊκού ρυθμιστικού πλαισίου δεν αποκλείει την εφαρμογή του άρθρου 82 της συνθήκης ΕΚ σε καταστάσεις στις οποίες υπάρχει μόνο μια διαθέσιμη σιδηροδρομική επιχείρηση για τη δημιουργία διεθνούς ένωσης και η οποία αρνείται να ξεκινήσει διαπραγματεύσεις με σκοπό τη δημιουργία μιας τέτοιας ένωσης.

148. Στην απόφασή του στην υπόθεση *ENS*⁹¹, το Πρωτοδικείο υποστήριξε ότι μια υπηρεσία μπορεί να θεωρείται ως «απαραίτητη» για την είσοδο στη σχετική αγορά εάν αυτή η υπηρεσία δεν είναι «υποκαταστατή» και εάν, λόγω των ειδικών χαρακτηριστικών της, ιδίως δε του απαγορευτικού κόστους ή/και του χρόνου που ευλόγως απαιτείται για την αναπαραγωγή της, δεν υφίστανται βιώσιμες εναλλακτικές λύσεις για τους δυνητικούς ανταγωνιστές, οι οποίοι, λόγω της άρνησης παροχής αυτής της υπηρεσίας, αποκλείονται από την αγορά.
149. Στην παρούσα υπόθεση η δημιουργία μιας διεθνούς ένωσης με την FS είναι απαραίτητη για την GVG για να μπορεί η επιχείρηση να παράσχει τη διεθνή υπηρεσία σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών στο δρομολόγιο Domodossola-Μιλάνο. Δεν είναι «υποκαταστατή» με καμία άλλη υπηρεσία κατά την έννοια ότι δεν υπάρχουν άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις με τις οποίες η GVG θα μπορούσε να δημιουργήσει διεθνή ένωση για τους σκοπούς αυτού του δρομολογίου⁹². Όπως αναφέρεται στο σημείο 101, στην παρούσα φάση δεν υπάρχει ούτε η εναλλακτική λύση για την GVG να συστήσει θυγατρική στην Ιταλία με σκοπό να δημιουργήσει διεθνή ένωση με τη δική της θυγατρική.
150. Ως εκ τούτου, εκτός από την περίπτωση που η άρνηση της FS να ξεκινήσει διαπραγματεύσεις με την GVG με σκοπό τη δημιουργία διεθνούς ένωσης είναι αντικειμενικά δικαιολογημένη, αποτελεί κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης. Ενώ η FS κατέδειξε εν γένει ότι δεν υπάρχει υποχρέωση σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο να συστήσει διεθνή ένωση και ότι θα συμμετείχε σε διεθνή ένωση μόνο εφόσον είχε εμπορικό ενδιαφέρον, δεν παρέχει συγκεκριμένους λόγους για τη μη έναρξη τέτοιων διαπραγματεύσεων. Αντ' αυτού, η FS έχει προβάλει το επιχείρημα ότι η άρνησή της να διεξαγάγει διαπραγματεύσεις με την GVG ήταν δικαιολογημένη, διότι το δρομολόγιο που σχεδίαζε η GVG θα συναγωνιζόταν τα δρομολόγια που ήδη εκτελούσε η ίδια στη γραμμή Βασιλεία-Μιλάνο, και ειδικότερα το Cisalpino⁹³. Πλην όμως, η διαφύλαξη του μονοπωλίου της FS στη συγκεκριμένη γραμμή δεν αποτελεί παραδεκτή δικαιολογία για την άρνησή της.
151. Τουλάχιστον από τον Αύγουστο 1999, η FS γνώριζε ότι η GVG επιθυμούσε να δημιουργήσει διεθνή ένωση μαζί της για την παροχή διεθνούς υπηρεσίας μεταξύ Βασιλείας και Μιλάνου. Η FS παρέλειψε να απαντήσει στο ερώτημα της GVG μέχρι τον Αύγουστο 2002. Στις 27 Ιουνίου 2003, τα μέρη υπέγραψαν συμφωνία για τη σύσταση διεθνούς ένωσης.
152. Συνεπώς, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η FS, αρνούμενη να συνάψει διεθνή ένωση με την GVG χωρίς αντικειμενική δικαιολογία κατά την περίοδο από τον Αύγουστο του

⁹¹ Βλ. την υποσημείωση αριθ. 34.

⁹² Δεδομένου ότι η αγορά στην Ιταλία δεν έχει ακόμα ελευθερωθεί, δεν υπάρχει πέραν της FS άλλη ιταλική σιδηροδρομική επιχείρηση που να διαθέτει άδεια βάσει της οδηγίας 95/18/ΕΚ για τη σιδηροδρομική μεταφορά επιβατών σε μεγάλες αποστάσεις.

⁹³ Τούτο αναγνωρίζεται από την FS στην απάντησή της στην κοινοποίηση αιτιάσεων, σημεία 89 και 107.

1999 έως τις 27 Ιουνίου 2003, καταγράστηκε τη δεσπόζουσα θέση της στην ιταλική αγορά για τη σιδηροδρομική μεταφορά επιβατών.

H.3. Επίπτωση στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών

153. Η GVG επιδιώκει την παροχή διεθνούς μεταφορικής υπηρεσίας μεταξύ Γερμανίας και Ιταλίας. Όπως καταδεικνύεται, επιβιβάζει πελάτες από την Καρλσρούη, Koblenz και Μανχάιμ προς τη Βασιλεία και παρέχει στη συνέχεια σιδηροδρομική επιβατική υπηρεσία προς το Μιλάνο. Ενόψει των χαρακτηριστικών αυτών των δρομολογίων και του μεγάλου όγκου κυκλοφορίας και δεδομένου ότι επηρεάζει μια μεταφορική υπηρεσία μεταξύ δύο κρατών μελών της ΕΕ, οι ανωτέρω περιγραφόμενες καταχρήσεις επηρεάζουν ουσιωδώς το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών.

Θ. Άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης

154. Η FS δεν επικαλείται την παρέκκλιση που προβλέπεται στο άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης για να δικαιολογήσει την πολιτική της.

155. Ειδικότερα, η FS δεν ισχυρίστηκε ότι παρέχοντας πρόσβαση στην GVG στο δρομολόγιο Domodossola-Μιλάνο θα έθετε σε κίνδυνο την εκτέλεση από μέρους της FS υπό συνθήκες οικονομικής ισορροπίας μίας υπηρεσίας γενικού συμφέροντος που της έχει ανατεθεί. Οι παρεχόμενες από την FS, σε συνεργασία με την SBB, υπηρεσίες «Cisalpino» δεν εκτελούνται στη βάση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας ή σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας⁹⁴. Το αυτό ισχύει σε σχέση με τα τρένα που λειτουργούν σε συνεργασία με την SBB μέσω Chiasso και Domodossola. Γενικότερα, η FS δεν ισχυρίστηκε ότι παρέχοντας πρόσβαση στη GVG θα έθετε σε κίνδυνο τις όποιες υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που ενδεχομένως υπέχει σε σχέση με τις μεταφορικές υπηρεσίες που παρέχει στο κύριο δίκτυο υποδομών στην Ιταλία. Σε κάθε περίπτωση, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι δεν υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία ότι η άρνηση πρόσβασης της GVG στην αγορά διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών μεταξύ Domodossola και Μιλάνου θα ήταν απαραίτητη για να διαφυλαχθεί η οικονομική ισορροπία της FS σε σχέση με τη βασική της υπηρεσία⁹⁵.

I. ΕΠΑΝΟΡΘΩΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

I.1. Παύση της παράβασης

156. Ο κανονισμός αριθ. 17 εφαρμόζεται σε καταχρήσεις που αφορούν τις αγορές πρόσβασης σε υποδομή και έλξη. Αυτή η αγορά δεν υπάγεται στο πεδίο εφαρμογής των ειδικών διαδικαστικών κανόνων που ισχύουν για τον τομέα των μεταφορών και εμπίπτει στον κανονισμό αριθ. 17 στο βαθμό που τίθεται θέμα εφαρμογής του άρθρου 82 της συνθήκης ΕΚ. Ο κανονισμός αριθ. 1017/68, ο οποίος ορίζει τους κανόνες ανταγωνισμού που ισχύουν στις οδικές, σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές, εφαρμόζεται στην κατάχρηση που αφορά την άρνηση δημιουργίας

⁹⁴ Όπως αναφέρεται στο άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου της 26ης Ιουνίου 1969 περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (ΕΕ L 156, 28.6.1969, σελ. 1). Ο εν λόγω κανονισμός τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1893/91 (ΕΕ L 169, 29.6.1991, σελ. 1).

⁹⁵ Βλέπε την απόφαση της Επιτροπής 90/456/ΕΟΚ της 1ης Αυγούστου 1990 σχετικά με την παροχή διεθνών ταχυδρομικών υπηρεσιών ταχείας διεκπεραίωσης στην Ισπανία (ΕΕ L 233, 28.8.1990, σελ. 19).

διεθνούς ένωσης στην αγορά παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών.

157. Το άρθρο 3 παράγραφος 1 του κανονισμού αριθ. 17 προβλέπει ότι η Επιτροπή μπορεί, οσάκις διαπιστώνει ότι υπάρχει παράβαση του άρθρου 81 ή 82 της συνθήκης, να αξιώνει από τις επιχειρήσεις ή ενώσεις επιχειρήσεων να θέτουν τέλος σε αυτή την παράβαση. Το άρθρο 11 του κανονισμού αριθ. 1017/68 περιέχει παρόμοιες διατάξεις.
158. Η FS (Trenitalia) έχει συνάψει συμφωνία διεθνούς ενώσεως κι έχει συμφωνήσει τους όρους της σύμβασης έλξης με την GVG. Η FS (RFI) έχει επίσης αναλάβει την υποχρέωση να παρέχει στην GVG κατάλληλες σιδηροδρομικές διαδρομές στο τμήμα Domodossola–Μιλάνο μόλις καταστούν διαθέσιμες από την SBB οι αντίστοιχες σιδηροδρομικές διαδρομές στο ελβετικό δίκτυο για το τμήμα Βασιλεία–Domodossola. Η Επιτροπή σημειώνει ότι, επειδή η είσοδος της GVG στην αγορά έχει καθυστερήσει και στο πλαίσιο ενός συνολικού διακανονισμού μεταξύ των μερών, οι εταιρείες FS (Trenitalia) και FS (RFI) έχουν προσφέρει στην GVG ειδικούς όρους για περιορισμένο χρονικό διάστημα, για να διευκολύνουν την είσοδό της στην αγορά. Πρέπει να γίνει δεκτό ότι οι εν λόγω όροι αφορούν ειδικά την παρούσα υπόθεση.
159. Η Επιτροπή θεωρεί ότι αναλήψεις υποχρεώσεων από πλευράς FS (Trenitalia) και FS (RFI), οι οποίες επισυνάπτονται στην παρούσα απόφαση, εξασφαλίζουν ότι τέθηκε τέλος στην παράβαση και ότι η κατάχρηση δεν θα επαναληφθεί.
160. Η Επιτροπή σημειώνει ότι, πέραν των ανωτέρω αναλήψεων υποχρεώσεων που στοχεύουν στην επίλυση του ιδιαίτερου προβλήματος της GVG, η FS (Trenitalia) ανέλαβε συμπληρωματικά να συνάψει συμφωνίες διεθνούς ένωσης με άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οι οποίες διαθέτουν την απαραίτητη άδεια και προτείνει ένα λογικό σχέδιο για μια διεθνή σιδηροδρομική υπηρεσία. Για περίοδο πέντε ετών η FS ανέλαβε να χορηγεί υπηρεσίες έλξης χωρίς διακρίσεις σε άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που προτίθενται να παράσχουν διασυνοριακές υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών. Η διαθέσιμη ικανότητα, όπως αυτή καθορίζεται στις αναλήψεις υποχρεώσεων, θα επέτρεπε σε νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις να εκτελούν έως επτά διεθνή σιδηροδρομικά δρομολόγια με προορισμό την Ιταλία, παρόμοια με αυτό που σχεδιάζει η GVG. Η τιμή έλξης θα βασίζεται στο κόστος της FS (Trenitalia), συμπεριλαμβάνοντας, μεταξύ άλλων, ικανοποιητική απόδοση του επενδυόμενου κεφαλαίου και τα έξοδα συντήρησης του σχετικού τροχαίου υλικού.
161. Παρά το γεγονός ότι αυτές οι γενικές αναλήψεις υποχρεώσεων υπερβαίνουν το μέτρο που είναι αναγκαίο για την περάτωση των παραβάσεων που αφορούν την GVG, η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτές θα διευκολύνουν ουσιαστικά την είσοδο στην αγορά της διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών στην Ιταλία. Οι δεσμεύσεις καταργούν τα πιο σημαντικά εμπόδια που υπάρχουν για τις νέες εταιρείες όσον αφορά την πρόσβαση σε αυτήν την αγορά. Οι νεοεισερχόμενοι θα είναι σε θέση να λαμβάνουν εγκαίρως όλες τις απαραίτητες πληροφορίες όσον αφορά τα δρομολόγια, θα μπορούν να συστήνουν διεθνή ένωση και θα λαμβάνουν τις απαραίτητες υπηρεσίες έλξης για να ξεκινήσουν τις δικές τους υπηρεσίες. Οι δεσμεύσεις που ανέλαβε η FS θα επιτρέψουν την είσοδο στην αγορά στο στάδιο έναρξης λειτουργίας, γεγονός που αναμένεται να συμβάλει στην ενίσχυση του ανταγωνισμού στον ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό τομέα.

I.2. Άρθρο 15 του κανονισμού αριθ. 17 και άρθρο 22 του κανονισμού αριθ. 1017/68

162. Το άρθρο 15 παράγραφος 2 του κανονισμού αριθ. 17 προβλέπει, μεταξύ άλλων, ότι η Επιτροπή μπορεί να επιβάλει πρόστιμα, εντός των ορίων που ορίζονται στο συγκεκριμένο άρθρο, όταν οι συγκεκριμένες επιχειρήσεις έχουν, εκ προθέσεως ή εξ αμελείας, παραβεί το άρθρο 82. Το άρθρο 22 παράγραφος 2 του κανονισμού αριθ. 1017/68 παραχωρεί αντίστοιχες εξουσίες στην Επιτροπή.
163. Η FS πρέπει να έχει επίγνωση του γεγονότος ότι η συμπεριφορά της στη συγκεκριμένη υπόθεση, ιδιαίτερα η άρνηση να χορηγήσει πληροφορίες όσον αφορά την πρόσβαση στο δίκτυο, εμπόδισε την ενδεχόμενη είσοδο μιας νέας επιχείρησης στη σχετική επιγενόμενη αγορά. Μια παράβαση των κανόνων ανταγωνισμού όπως αυτή που παρατηρείται στο προκείμενο επισύρει πρόστιμα που ποικίλουν ανάλογα με τη βαρύτητα και τη διάρκεια της παράβασης.
164. Εντούτοις, στη συγκεκριμένη υπόθεση η Επιτροπή απέχει από την υποβολή προστίμου ιδιαίτερα λόγω του καινοφανούς χαρακτήρα της υπόθεσης δεδομένου ότι η GVG υπήρξε η πρώτη και μοναδική σιδηροδρομική επιχείρηση η οποία προσήγγισε την FS με σκοπό τη δημιουργία διεθνούς ένωσης. Επιπλέον, η FS έχει αναλάβει δεσμεύσεις οι οποίες εξασφαλίζουν ότι δεν θα επαναλάβει στο μέλλον τις καταχρήσεις και ότι θα συμβάλει σημαντικά στην άρση των εμποδίων που υπάρχουν για την παροχή διεθνών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών στην Ιταλία.

K. ΑΠΟΔΕΚΤΗΣ

165. Όπως αναφέρεται στα σημεία 72-81, η εταιρεία επενδύσεων χαρτοφυλακίου FS (FS holding) είναι δυνατό να θεωρηθεί υπεύθυνη ως ενιαία επιχείρηση. Συνεπώς, η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην εταιρεία επενδύσεων χαρτοφυλακίου FS.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Με την άρνησή της να συστήσει διεθνή ένωση με την Georg Verkehrsorganisation GmbH, με σκοπό την παροχή διεθνούς υπηρεσίας σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών μεταξύ Γερμανίας και Ιταλίας στη γραμμή Domodossola-Μιλάνο, η Ferrovie dello Stato S.p.A έκανε κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης της στην ιταλική αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών, κατά παράβαση του άρθρου 82 της συνθήκης ΕΚ.

Η εν λόγω παράβαση διήρκεσε τουλάχιστον από τον Αύγουστο του 1999 μέχρι τις 27 Ιουνίου 2003.

Άρθρο 2

Με την άρνησή της να ανταποκριθεί αποτελεσματικά στα αιτήματα της Georg Verkehrsorganisation GmbH για πρόσβαση στο σιδηροδρομικό δίκτυο μεταξύ Domodossola και Μιλάνου για τους αναφερθέντες σκοπούς, η Ferrovie dello Stato S.p.A έκανε κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης της στην αγορά πρόσβασης στην υποδομή, εμποδίζοντας την GVG να εισέλθει στην αγορά διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών κατά παράβαση του άρθρου 82 της συνθήκης ΕΚ.

Η εν λόγω παράβαση διήρκεσε τουλάχιστον από τον Σεπτέμβριο του 1995 μέχρι τις 24 Ιουλίου 2002.

Άρθρο 3

Με την άρνησή της να χορηγήσει έλξη στην Georg Verkehrsorganisation GmbH υπό τη μορφή μηχανής έλξης, εξειδικευμένου οδηγού με γνώση του δρομολογίου και εφεδρικών υπηρεσιών για τους αναφερθέντες σκοπούς, η Ferrovie dello Stato S.p.A έκανε κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης της στην αγορά έλξης, εμποδίζοντας την GVG να εισέλθει στην αγορά διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών κατά παράβαση του άρθρου 82 της συνθήκης ΕΚ.

Η εν λόγω παράβαση διήρκεσε τουλάχιστον από τον Δεκέμβριο του 1998 μέχρι τις 27 Ιουνίου 2003.

Άρθρο 4

Η Ferrovie dello Stato S.p.A οφείλει να θέσει αμέσως τέλος στην παράβαση που αναφέρεται στα άρθρα 1, 2 και 3 της παρούσας απόφασης στο βαθμό που δεν έχει ήδη πράξει τοιουτοτρόπως και να απέχει στο μέλλον από την επανάληψη οποιασδήποτε ανάλογης πράξης ή συμπεριφοράς.

Άρθρο 5

Η Ferrovie dello Stato S.p.A οφείλει να υποβάλει δις ετησίως έκθεση στην Επιτροπή για την εφαρμογή των αναλήψεων υποχρεώσεων που προσαρτώνται στην παρούσα απόφαση, μέχρι να ειδοποιηθεί από την Επιτροπή ότι η υποχρέωση αυτή έχει παύσει να ισχύει.

Άρθρο 6

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην:

Ferrovie dello Stato S.p.A
Piazza della Croce Rossa, 1
I-00161 Ρώμη

Η παρούσα απόφαση εκτελείται σύμφωνα με το άρθρο 256 της συνθήκης ΕΚ.

Βρυξέλλες, [ημερομηνία]

Για την Επιτροπή

Μέλος της Επιτροπής