YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIMEN PRESIDENTIN MÄÄRÄYS

12 päivänä toukokuuta 1995 *

Asioissa T-79/95 R ja T-80/95 R,

Société nationale des chemins de fer français, ranskalainen yhtiö, Pariisi, edustajinaan asianajajat Barbara Rapp-Jung ja Nathalie Flandin, Bryssel, prosessiosoite Luxemburgissa asianajotoimisto Victor Elvinger, 31 rue d'Eich

ja

British Railways Board, englantilainen yhtiö, Lontoo, edustajanaan Thomas Sharpe, QC, Englannin ja Walesin asianajoyhteisö, solicitor Alexandre Nourryn valtuuttamana, prosessiosoite Luxemburgissa asianajotoimisto Jean Hoss, 15 Côte d'Eich,

hakijoina,

vastaan

Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään asiassa T-79/95 R oikeudellisen yksikön virkamies Francisco Gonzáles Díaz ja komissiossa työskentelevä kansallinen virkamies Géraud de Bergues ja asiassa T-80/95 R oikeudellisen yksikön

* Oikeudenkäyntikielet: ranska ja englanti.

virkamiehet Carmel O'Reilly ja Francisco González Díaz sekä komissiossa työskentelevä kansallinen virkamies Géraud de Bergues, prosessiosoite Luxemburgissa c/o oikeudellisen yksikön virkamies Georgios Kremlis, Centre Wagner, Kirchberg,

vastaajana,

joissa tehdyssä kahdessa hakemuksessa vaaditaan lykkäämään EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan soveltamisesta 13 päivänä joulukuuta 1994 tehdyn komission päätöksen 94/894/EY (IV/32.490 — Eurotunneli, EYVL L 354, s. 66) 2. A artiklan täytäntöönpanoa siltä osin kuin siinä on liitetty saman päätöksen 1 artiklan poikkeuslupaan tiettyjä ehtoja,

YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIMEN PRESIDENTTI

on antanut seuraavan

määräyksen

Tosiseikat ja asian käsittelyn vaiheet

1 Société nationale des chemins de fer français (jäljempänä SNCF) on nostanut yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kirjaamoon 7.3.1995

jättämällään kirjelmällä Euroopan yhteisön perustamissopimuksen (jäljempänä EY:n perustamissopimus) 173 artiklan neljännen kohdan nojalla kanteen, jossa se vaatii ensisijaisesti EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan soveltamisesta 13 päivänä joulukuuta 1994 tehdyn komission päätöksen 94/894/EY (IV/32.490 — Eurotunneli, EYVL L 354, s. 66) kumoamista ja toissijaisesti saman päätöksen kumoamista siltä osin kuin siihen on liitetty ehtoja (2.A artikla).

2 SNCF on pyytänyt myös yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kirjaamoon 20.3.1995 jättämässään erillisessä hakemuksessa kanteen kohteena olevan päätöksen 2.A artiklan täytäntöönpanon lykkäämistä.

3 British Railways Board -niminen yhtiö (jäljempänä BR) on nostanut yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kirjaamoon 8.3.1995 jättämällään kirjelmällä EY:n perustamissopimuksen saman määräyksen nojalla kanteen, jossa se vaatii ensisijaisesti edellä tarkoitetun päätöksen kumoamista ja toissijaisesti saman päätöksen 2.A artiklan kumoamista.

4 BR on myös pyytänyt yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kirjaamoon samana päivänä jättämässään hakemuksessa mainitun päätöksen 2.A artiklan täytäntöönpanon lykkäämistä.

5 Komissio on esittänyt 20.3.1995 asian T-80/95 R välitoimia koskevaan hakemukseen liittyvät kirjalliset huomautuksensa. Se on jättänyt 30.3.1995 asiassa T-79/95 R tehtyyn välitoimia koskevaan hakemukseen liittyvät kirjalliset huomautuksensa. Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen presidentti on 31.3.1995 tekemässään päätöksessä sallinut BR:n täydentää sen esittämää näyttöä vastauksena komission kirjallisiin huomautuksiin.

6 Asianosaisten esittämät suulliset lausumat on kuultu 3.4.1995. Myös SNCF:n ja komission on sallittu jättää joitakin asiakirjoja kuulemistilaisuudessa. Välitoimista päättävä tuomari on asettanut kaikille asianosaisille määräajan, joka päättyi 6.4.1995 ja jonka kuluessa ne saattoivat jättää kirjalliset huomautuksensa

vastapuolen esittämien uusien seikkojen johdosta. Hakijat ja vastaajana oleva toimielin totesivat kuulemistilaisuuden aikana joka kerta, etteivät ne vastustaneet sitä, että nämä kaksi keskenään identtistä hakemusta, jotka kuuluvat kahteen välitoimia koskevaan menettelyyn, ratkaistaan yhdellä määräyksellä.

7 Ennen kuin voidaan tutkia se, ovatko välitoimia koskevat hakemukset perusteltuja, on kerrattava yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa käsiteltävänä olevan alkuperäisen riidan tosiasiat sellaisina kuin ne ilmenevät asianosaisten jättämistä kirjelmistä ja asiakirjoista sekä 3.4.1995 pidetyssä kuulemistilaisuudessa annetuista suullisista selvityksistä.

8 BR ja SNCF ja Englannin lain mukainen The Channel Tunnel Group Ltd -niminen yhtiö ja Ranskan lain mukainen France Manche SA- niminen yhtiö (jäljempänä Eurotunneliksi nimitetty yhteenliittymä) ovat tehneet 29.7.1987 sopimuksen, joka koskee Englannin kanaalin alittavan Ranskassa sijaitsevan Pas-de-Calaisin departementin ja Englannissa sijaitsevan Kentin herttuakunnan välisen kiinteän yhteyden käyttämistä (jäljempänä käyttösopimus). Eurotunneli oli saanut käyttösopimuksessa määritellyksi ajaksi kiinteän yhteyden (tunnelin) suunnittelua ja lopulta rakentamista ja käyttöä koskevat lupaoikeudet, jotka oli luovutettu sille Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan liikenneasioista vastaavan valtiosihteerin sekä Ranskan kaupunkisuunnittelu-, asumis- ja kuljetusasioista vastaavan ministerin 14.3.1986 allekirjoittaman sopimuksen mukaisesti. Oikeuksien siirron kesto, joka oli määrätty alunperin 55 vuodeksi, pidennettiin vuonna 1994 65 vuodeksi.

9 Käyttösopimuksessa määrätään toisaalta Eurotunnelin ja toisaalta BR:n ja SNCF:n välisistä suhteista määrittelemällä niiden tunnelin käyttöä koskevat oikeudet ja velvollisuudet. Siinä määrätään BR:n ja SNCF:n liikennöimiseen käyttämien kansainvälisten henkilö- ja tavarajunien kauttakulkua koskevista yksityiskohtaisista säännöistä sekä Eurotunnelin harjoittamasta, erityisestä eri tyyppisten autojen ja mahdollisesti niiden matkustajien kuljetukseen käytettävästä sukkulaliikennepalvelusta. Kuljetussopimuksen 6.2 artiklassa määrätään, että BR:llä ja SNCF:llä on sopimuksen keston aikana oikeus 50 prosenttiin tunnelin kapasiteetista jatkuvasti, joka tunnin aikana molempiin suuntiin tapahtuvassa liikenteessä. Jäljelle jäävä osa

tunnelin kapasiteetista, joka lasketaan vakinaisina linja-aikoina tunnissa, jää infrastruktuuria hallinnoivan Eurotunnelin käytettäväksi. BR:n ja SNCF:n Eurotunnelille korvauksena tunnelin käytöstä maksamat korvaukset jakaantuvat kiinteisiin korvauksiin, jotka maksetaan kahdentoista ensimmäisen käyttövuoden aikana, ja todellisen liikenteen määrän mukaisesti määräytyviin, osittain vaihteleviin korvauksiin, jotka ovat luonteeltaan alenevia. Käyttösopimuksen 10 artiklan mukaan niiden on myös maksettava Eurotunnelille osa tunnelin käyttökustannuksista, jotka on määritelty sopimuksen liitteessä V. Rautatieyritykset ovat sitoutuneet lisäksi tekemään merkittäviä investointeja, joiden tarkoituksena on parantaa tarpeellisilta osin niiden infrastruktuuria tunnelin käyttämistä varten ja pitämään käytössään erityisesti tunnelin hyödyntämistä varten muutettua raideliikennekalustoa.

10 Eurotunneli ilmoitti, saatuaan siihen BR:n ja SNCF:n suostumuksen, käyttösopimuksen 2.11.1987 komissiolle, jotta se toteaisi kilpailusääntöjen soveltamisesta rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen heinäkuun 19 päivänä 1968 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1017/68 (EYVL L 175, s. 1, jäljempänä asetus 1017/68) nojalla, että 2 artiklassa tarkoitettua kieltoa ei sovelleta. Komissio myönsi tämän asetuksen 12 artiklan 2 ja 3 kohdassa tarkoitetussa menettelyssä käyttösopimukselle poikkeusluvan kolmen vuoden pituiseksi ajaksi, joka päättyi 15.11.1991.

11 Eurotunneli haki komissiolta poikkeusluvan uusimista useilla hakemuksilla; komissio julkaisi tämän jälkeen 30.7.1994 EY:n virallisessa lehdessä 6 päivänä helmikuuta 1962 annetun neuvoston asetuksen N:o 17 (perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan ensimmäinen täytäntöönpanoasetus, EYVL 1962, 13, s. 204, jäljempänä asetus N:o 17) 19 artiklan 3 kohdan ja asetuksen N:o 1017/68 26 artiklan 3 kohdan mukaisesti tiedonannon; komissio teki kanteen kohteena olevan päätöksen 13.12.1994. Komissio julisti päätöksessä, että perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan ja asetuksen N:o 1017/68 2 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohdan määräyksiä ei sovelleta käyttösopimukseen 30 vuoden aikana 16.11.1991 alkaen. Myönnettyyn poikkeuslupaan liittyy ehtoja ja rasitteita. Nyt esillä oleva täytäntöönpanon lykkäystä koskeva hakemus koskee kanteen kohteena olevan sopimuksen 2.A artiklan sisältämiä ehtoja.

12 Riidanalaiset ehdot [1] ovat seuraavat:

"a) Käyttösopimuksen 6.2 artiklan mukaan BR ja SNCF eivät voi estää kysymyksessä olevaa rautateiden infrastruktuurin hallintoa myymästä toisille rautatieyrityksille kansainvälisten henkilö- ja tavarankuljetuspalvelujen tuottamiseen tarvittavia linja-aikoja.

b) BR:n ja SNCF:n täytyy kuitenkin saada käyttöönsä 31.12.2006 päättyvän ajanjakson aikana asianmukaisen palvelutason turvaamiseen tarvittava määrä linja-aikoja, eli enintään 75 prosenttia tunnelin tuntikapasiteetista molempiin suuntiin; tämä osuus varataan kansainvälisille henkilö- ja tavarajunille, joita rautatieyritykset itse tai niiden tytäryhtiöt käyttävät palveluiden tuottamiseen.

c) B-kohdassa tarkoitetun ajanjakson aikana muiden rautatieyritysten ja rautatieyritysryhmittymien täytyy voida saada käyttöönsä vähintään 25 prosenttia tunnelin tuntikapasiteetista molempiin suuntiin kansainvälisten henkilö- ja tavarajunien liikennöimistä varten.

d) Kohdissa b ja c tarkoitetuilla ehdoilla ei estetä BR:ää ja SNCF:ää käyttämästä b kohdassa tarkoitetun ajanjakson aikana yli 75:tä prosenttia tuntikapasiteetista, jos muut rautatieyritykset eivät käytä 25:tä prosenttia jäljellä olevasta kapasiteetista.

e) Kohdissa b ja c tarkoitetuilla ehdoilla ei estetä myöskään muita rautatieyrityksiä käyttämästä b kohdassa tarkoitetun ajanjakson aikana yli 25:tä prosenttia tuntikapasiteetista, jos BR ja SNCF eivät käytä heille varattua 75 prosentin osuutta kapasiteetista.

1 — Päätöksestä ei ole olemassa virallista suomenkielistä käännöstä. Käännös tehty EY:n tuomioistuimessa.

f) Nämä tarkennukset eivät saa kuitenkaan rajoittaa BR:n ja SNCF:n oikeutta käyttää b kohdassa tarkoitettuna ajanjaksoa enintään 75:tä prosenttia kansainvälisille junille varatuista linja-ajoista, jos tarvetta siihen ilmenee, eikä muiden rautatieyritysten oikeutta käyttää enintään 25:tä prosenttia kysymyksessä olevasta kapasiteetista.

g) Komissio tutkii uudelleen BR:lle ja SNCF:lle varatun linja-aikojen määrän ennen 31.12.2006."

Oikeudellinen arviointi

13 Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin voi EY:n perustamissopimuksen yhdessä luettujen 185 ja 186 artiklan ja Euroopan yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen perustamisesta 24 päivänä lokakuuta 1988 tehdyn neuvoston päätöksen 88/591/EHTY, ETY, Euratom (EYVL L 319, s.1) perusteella, sellaisena kuin se on muutettuna 8 päivänä kesäkuuta 1993 annetulla neuvoston päätöksellä 93/350/Euratom, EHTY, ETY (EYVL L 144, s. 21), määrätä kanteen kohteena olevan säädöksen tai päätöksen täytäntöönpanon lykättäväksi, jos se katsoo, että olosuhteet sitä edellyttävät, tai päättää tarpeellisista välitoimista.

14 Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen työjärjestyksen 104 artiklan 2 kohdassa määrätään, että välitoimia koskevissa hakemuksissa on ilmoitettava seikat, joiden vuoksi asia on kiireellinen, sekä ne tosiseikat ja oikeudelliset perusteet, joiden vuoksi vaadittujen toimien myöntäminen on ilmeisesti perusteltua. Haettujen toimenpiteiden on oltava luonteeltaan väliaikaisia siten, että ne eivät saa vaikuttaa pääasiassa tehtävään päätökseen (ks. viimeksi yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen presidentin 26.10.1994 antama määräys asioissa T-231/94, T-232/94 R ja T-234/94 R, Transacciones Marítimas ym. v. komissio, Kok. 1994, s. II-885, kohta 20).

Asianosaisten esittämät perustelut

15 Hakijat lausuvat niiden riidanalaisten ehtojen täytäntöönpanon lykkäykseen vaadittavien perusteiden osalta, joiden takia lykkäys olisi ilmeisesti perusteltua, ensiksi, että komissio on arvioinut käyttösopimuksen kohteen ja vaikutukset oikeudellisesti väärin ja perustanut päätöksensä tähän väärään arviointiin. Näin ollen kysymyksessä olevien ehtojen asettaminen ei olisi perusteltua sovellettavien kilpailusääntöjen perusteella. Kanteen kohteena oleva päätös olisi siten lainvastainen siltä osin kuin sen tekemisessä on rikottu perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa, asetuksen (ETY) N:o 1017/68 2 artiklaa ja ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohtaa. Hakijoiden käsityksen mukaan käyttösopimuksen asianmukaisen tulkinnan perusteella ja ottamalla huomioon sen kilpailua edistävät vaikutukset on perusteltua julistaa, ettei sopimukseen sovelleta perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa tai vähintäänkin, että sitä sovelletaan tämän artiklan 3 kohdan mukaisesti ilman ehtoja. BR korostaa, että komissio oli myöntänyt käyttösopimukselle kolmeksi vuodeksi poikkeusluvan, joka oli päättynyt 15.11.1991, asettamatta siinä ehtoja, ja väittää, että päätöksestä ei ilmene, että olosuhteet olisivat millään tavoin muuttuneet merkittävästi poikkeusluvan myöntämisen jälkeen.

16 Hakijoiden mukaan käyttösopimuksen tarkoituksena ei ole, toisin kuin komissio on luullut, jakaa markkinoita toisaalta Eurotunnelin tuottamien sukkulaliikennepalvelujen ja toisaalta BR:n ja SNCF:n tuottamien rautateiden henkilön- ja tavarankuljetuspalvelujen kesken; sopimus ei myöskään vastoin komission luuloa vaikuta tällä tavoin. Käyttösopimuksella ei estetä Eurotunnelia käyttämästä sen määrättäväksi jäävää osaa tunnelin kapasiteetista kansainvälisten henkilö- ja tavarajunaliikennepalvelujen tuottamiseen. Käyttösopimus ei estä myöskään BR:ää ja SNCF:ää tarjoamasta sukkulaliikennepalveluja, koska yksikään osapuolista ei ole hyväksynyt sopimuksessa rajoituksia, jotka koskisivat niitä lajeja, miten ne saavat käyttää tunnelia. SNCF lausuu, että komissio näyttää huomanneen nämä seikat päätöksen 75—79 kohdissa, mutta että se ei ole kuitenkaan päätynyt niiden perusteella hakijan oikeana pitämään lopputulokseen. Hakijat korostavat lisäksi, että käyttösopimuksessa ei suljeta pois kolmannen pääsyä käyttämään osaa tunnelin kapasiteetista. Eurotunneli voi luovuttaa tämän osan muiden rautatieyritysten käyttöön yhteisöjen rautateiden kehittämisestä 29 päivänä heinäkuuta 1991 anne-

tun neuvoston direktiivin 91/440/ETY (EYVL L 237, s. 25, jäljempänä direktiivi 91/440/ETY) 10 artiklan mukaisesti. Tilanteessa, jossa Eurotunneli olisi sitten käyttänyt sen käytössä olevan 50 prosentin kapasiteetin kokonaan, se voisi saada osan BR:lle ja SNCF:lle jaetusta kapasiteetista vetoamalla käyttösopimuksen 6.2 kohtaan. BR ja SNCF eivät voi tämän sopimuskohdan mukaan ilman perusteltua syytä kieltäytyä luopumasta osasta niille kuuluvaa oikeutta. Asetetut ehdot ovat liiallisia siltä osin kuin niillä pyritään varmistamaan kolmansien rautatieyrityksien oikeus käyttää osaa tunnelin kapasiteetista.

17 Hakijat väittävät toiseksi, että komissio on tässä tapauksessa ylittänyt sille asetuksen N:o 17 8 artiklan ja asetuksen N:o 1017/68 13 artiklan nojalla annetun toimivallan liittää poikkeuslupaan ehtoja. SNCF:n mukaan riidanalaisilla ehdoilla rikotaan käyttösopimuksen sopimustasapaino, joka koostuu siitä, että SNCF ja BR ovat suostuneet huomattaviin taloudellisiin sitoumuksiin ja investointeihin hankkeen käynnistämiseksi korvauksena siitä, että ne saavat käyttöönsä 50 prosenttia tunnelin kapasiteetista. Komissio on, asetettuaan yksinomaan näille yhtiöille velvollisuuden luovuttaa osan käyttösopimuksen nojalla saaduista oikeuksista, mahdollistanut sen, että Eurotunneli saa kahteen kertaan korvauksen kolmansille osapuolille varatusta tuntikapasiteettiosasta: ensimmäisen kerran SNCF:n ja BR:n suoritettavaksi tulevina kiinteinä maksuina ja investointeina ja toisen kerran kolmansien maksamina käyttömaksuina. BR väittää toisaalta, että riidanalaisten ehtojen asettamisella laajennetaan hakijoihin sitä paitsi sellaisia velvollisuuksia, jotka kuuluvat direktiivissä 91/440/ETY tarkoitetulle infrastruktuurin hallintona toimivalle Eurotunnelille, ja toisaalta, että komissio on harjoittanut toimivaltaansa tämän direktiivin kannalta yhteensopimattomalla tavalla erityisesti siltä osin kuin toimivalta kuuluu direktiivin mukaan jäsenmaille. BR:n mukaan asetetut ehdot ovat lisäksi samalla kertaa syrjiviä ja lainvastaisia.

18 SNCF ja BR katsovat kolmanneksi, että kanteen kohteena oleva päätös rikkoo suhteellisuuden, luottamuksensuojan ja oikeusvarmuuden periaatteita. SNCF korostaa, että riidanalaiset ehdot vaikuttavat siten, että hakijoilta riistetään takautuvasti neljäsosa niiden käyttösopimuksella saaduista oikeuksista, vaikka niiden osallistuminen kysymyksessä olevien uusien kuljetuspalvelujen kehittämiseen

pysyy entisellään. BR esittää, että toisaalta ehdot ovat epäsuhtaisia komission olemassaoleviksi väittämien ja sen päätöksessä todettuihin kilpailunrajoituksiin verrattuina ja toisaalta, että ehdoissa hakijoille asetettujen velvollisuuksien käytännön soveltamista koskevat yksityiset säännöt ovat epämääräisiä ja epäselviä.

19 Hakijat väittävät lisäksi pääasiakanteissa esittämiinsä seikkoihin vedoten, että komissio on loukannut perusteluvelvollisuutta, rikkonut puolustautumisoikeuksia ja loukannut hyvän hallinnon periaatetta.

20 Hakijat korostavat kiireellisyyden osalta ennen kaikkea sitä, että kun otetaan huomioon ne palvelut, joita ne tuottavat tällä hetkellä ja joita ne aikovat tuottaa lähitulevaisuudessa, ne pystyvät kesästä 1996 lähtien tiettyjen tuntien aikana päivällä ja yöllä tapahtuvassa liikenteessä käyttämään kaikkia käyttösopimuksen perusteella saamiaan linja-aikoja ja ylittämään siten niille riidanalaisissa ehdoissa määrätyn rajan, joka on 37,5 prosenttia kapasiteetista tunnissa molempiin suuntiin tapahtuvassa liikenteessä. Hakijat ovat esittäneet 3.4.1995 järjestetyssä kuulemistilaisuudessa useita perusteluita, jotka ne ovat tukeneet sekä BR:n ja SNCF:n että Eurotunnelin kolmen seuraavan kesän aikana tuottamista palveluista laadittuihin liikenne-ennusteisiin. Näillä perusteluilla hakijat pyrkivät kumoamaan komission vakuutuksen siitä, että mainitun rajan asettaminen olisi perusteltua sen vuoksi, että seuraavan kahdentoista vuoden aikana hakijoiden tarkoituksena on käyttää käytössään olevasta tunnelikapasiteetista ainoastaan 75 prosenttia.

21 Hakijoiden mukaan eron tekeminen tuntikapasiteetin ja päiväkapasiteetin välillä on olennaisen tärkeää, koska linja-ajoilla on erilainen kaupallinen arvo sen mukaan, mihin aikaan päivästä tai yöstä ne sijoittuvat. SNCF:n ja BR:n liikenne-ennusteet, joiden perusteella komissio on vahvistanut riidanalaiset ehdot, koskevat päiväkapasiteettia, kuten SNCF:n komissiolle osoittamasta kirjeen sanamuodosta itsestään ja sen liitteistä sekä BR:n ennen kanteen kohteena olevan päätöksen tekemistä esittämistä kirjallisista huomautuksista ilmenee. Sitä vastoin komission hakijoille asettama raja koskee tunnelin tuntikapasiteettia molempiin suuntiin. Hakijoiden

mukaan niiden esittämä näyttö osoittaa, että vaikka kokonaiskapasiteetti tai päiväkapasiteetti on juuri nyt hakijoiden ja Eurotunnelin tarpeisiin verrattuna liiallinen, BR ja SNCF tulevat käyttämään lyhyellä tähtäyksellä useiden päivä- ja yötuntien aikana joko niiden käytettävissä olevan kapasiteetin kokonaan tai joka tapauksessa vähintään 75 prosenttia siitä omien kuljetuspalvelunsa tuottamiseen ja kolmansien kanssa tehtyjen sopimussitoumusten noudattamiseen. Nähtävissä on jo nyt, että linja-ajoista tulisi erityisesti tiettyjen yötuntien aikana puutetta, koska tunnelin kapasiteetti pienenee silloin huoltotöiden takia. Hakijat väittävät, että niillä ei ole minkäänlaista takuuta siitä, että tunnelin huoltoaika, joka on nykyisin seitsemän tuntia, lyhenee lähitulevaisuudessa käyttösopimuksessa sovituksi neljäksi tunniksi. Hakijat katsovat, ettei palveluita ole mahdollista järjestää uudelleen siten, kuten komissio on ehdottanut, että tunnelin käyttö jäisi vahvistetun käyttömäärärajan alle, ja ne korostavat, että niiden aikataulut ovat syntyneet vuosikausia kestäneiden monitahoisten valmisteluiden tuloksena ja että suunnittelussa on otettu huomioon asiakkaiden, erityisesti kansainvälisen tavarankuljetuksen erityistarpeet; suunnitelman on lisäksi sovittava yhteen tunneliin liitetyn verkkokokonaisuuden käyttämisen kanssa. BR ja SNCF huomauttavat vielä, että esitettyjen liikenne-ennusteiden mukaan suuri osa Eurotunnelin varaamista linja-ajoista jää käyttämättä, samalla kun niiden täytyy uhrata kolmansille osa asianmukaisen palvelutason varmistamiseen tarpeellisesta kapasiteetistaan.

22 Hakijat korostavat, että niille aiheutuu riidanalaisten ehtojen takia vakavia ja luonteeltaan korjaamattomia vahinkoja. Niiden on ensinnäkin maksettava edelleen kiinteitä vähimmäismaksuja ja suoritettava infrastruktuuri- ja raideliikennekalustoinvestointeja koskevat velvollisuutensa; nämä velvollisuudet on neuvoteltu korvaukseksi siitä, että ne saavat käyttöönsä 50 prosenttia tunnelin kapasiteetista, kun taas ehtojen takia niillä olisi käytettävissään enää vain 37,5 prosenttia tästä kapasiteetista, ja ne eivät näin ollen pysty saamaan investointejaan tuottamaan. Toiseksi ehdot asettavat kysymyksenalaiseksi sen, voidaanko kolmansien kanssa jo sovitut tietyt sitoumukset toteuttaa, mistä myös aiheutuisi hakijoille huomattavia taloudellisia seurauksia; lisäksi oikeusvarmuuden puute vaikuttaa uusien sopimuksien tekemiseen. Vielä on todettava, että riidanalaisten ehtojen soveltamisella luotu

markkinatilanne saattaa usein jäädä palautumatta ennalleen. Jos yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin kumoaisi nämä ehdot, hakijoiden käsityksen mukaan kolmannet rautatieyritykset voisivat vedota ennen pääasiassa annettavaa ratkaisua saamiinsa oikeuksiin sekä tätä ennen suoritettuihin investointeihin välttyäkseen korvaamasta hakijoille takaisin niiden sillä välin saamaa tunnelin kapasiteetin osaa.

23 Hakijat korostavat vielä, että pyydetyn täytäntöönpanon lykkäys on tällä hetkellä olemassaolevien etujen tasapainottamisen kannalta perusteltua, koska riidanalaiset ehdot eivät ole tarpeen toisten rautatieyritysten etujen suojelemiseksi. Kolmannet yritykset, jotka mahdollisesti ovat kiinnostuneita kysymyksessä olevasta toiminnasta ja joiden olemassaoloa komissio ei ole muuten näyttänyt, voivat saada tunnelin käyttöä koskevat oikeudet suoraan infrastruktuurin hallinnolta eli Eurotunnelilta asetuksen 91/440/ETY 10 artiklassa tarkoitetun menettelyn perusteella. Kun otetaan huomioon lisäksi se, ettei sellaista kolmatta yrittäjää, joka haluaa hankkia käyttöoikeuksia, ole tällä hetkellä olemassa, hakijoiden mukaan on jäänyt näyttämättä, että yhteisön yleinen etu vaatisi riidanalaisten ehtojen välitöntä soveltamista. Tämän lisäksi riidanalaiseen päätökseen liitettyjen rasitteiden toteuttamisella mahdollistetaan se, että komissio pystyy asianmukaisesti valvomaan tilannetta ja puuttumaan siihen silloin, jos se tapa, jolla hakijat käyttävät käyttösopimuksella saamiaan oikeuksia, ei olisi yhteensopiva yhteisön kilpailusääntöjen kanssa.

24 Komissio katsoo puolestaan, että ne edellytykset, jotka vaaditaan haetun täytäntöönpanon lykkäämiseksi, eivät ole täyttyneet tässä tapauksessa.

25 Komissio lausuu hakijoiden pääasiassa nostaman kanteen ilmeisen perusteltavuuden (*fumus boni juris*) osalta, että hakijoiden edellä esittämä käyttösopimuksen tulkinta näyttää olevan ristiriidassa niiden komissiolle 10.11.1987 tästä sopimuksesta tekemän virallisen ilmoituksen kanssa; osapuolet ilmoittavat siinä, että "(1) sopimuksen tarkoituksena on jakaa tasapuolisesti ja toteuttamiskelpoisella tavalla

tunnelin uusi infrastruktuuri toisaalta junaliikenteen henkilö- ja tavarankuljetusmarkkinoiden ja toisaalta sellaisten autojenkuljetusmarkkinoiden välillä, joissa autot kuljetetaan erityisessä sukkulaliikennejärjestelmässä". Komissio arvioi joka tapauksessa, että hakijoiden esittämä tämän sopimuksen 6.2 artiklan tulkinta on ristiriidassa hakijoiden niiden väitteiden kanssa, joiden mukaan riidanalaisilla ehdoilla rikotaan käyttösopimuksen sisältämä sopimustasapaino, koska hakijat myöntävät, että tässä artiklassa määrätään jo, että niiden on luovuttava osasta niille kuuluvista oikeuksista kolmansien rautatieyritysten hyväksi. Komission mukaan hakijat eivät voi siten perustellusti väittää, että hankkeen taloudellinen ja rahoituksellinen elinkelpoisuus asetetaan kysymyksenalaiseksi, jos mahdollisesti kolmannet käyttävät osaa hakijoiden käytössä nykyisin olevasta kapasiteetista.

26 Vastaajana oleva toimielin toteaa, että ensimmäisen poikkeusluvan saamisen jälkeen tilanne on sitä paitsi huomattavasti muuttunut, ja tarkoittaa tällä direktiivin 91/440/ETY antamista. Komission mukaan tällä direktiivillä on luotu rautateiden käyttämistä koskeva kokonaan uusi oikeudellinen ja käytännöllinen rakenne, joka muodostaa ensimmäisen toimen palvelujen tarjoamisen vapauden toteuttamiseksi tällä sektorilla varmistamalla, että tiettyihin ryhmiin kuuluvien palveluiden tarjoajat saavat käyttää rautateiden infrastruktuuria. Ottaen huomioon sen tosiseikan, että käyttösopimuksesta oli neuvoteltu ja se oli tehty tätä ennen olemassa olleen oikeudellisen tilan aikana, jossa rautatieyrityksillä oli kunkin rautatieverkon alueella tyypillisesti monopoliasema, riidanalaisten säännösten asettaminen oli perusteltua, koska niillä pyritään suojaamaan kolmannen etua ja varmistamaan, että direktiiviä 91/440/ETY sovelletaan täydessä laajuudessa.

27 Komissio lausuu väitetyn toimivallan ylittämisen osalta, että se on ottanut riidanalaisia ehtoja asettaessaan täysin huomioon hakijoiden 12:ta seuraavaa vuotta koskevat tarpeet hakijoiden itsensä sille toimittamien ennusteiden mukaisesti. Se toteaa hakijoiden esille ottamaan, Eurotunnelin perimää kaksinkertaista korvausta koskevaan kysymykseen, että tämä johtuu osapuolten välisestä sopimussuhteesta, ja että se olisi pitänyt olla ennakoitavissa etukäteen, koska BR ja SNCF olivat hyväksyneet sellaisen mahdollisuuden, että ne joutuvat palauttamaan osan käyttösopimuksen nojalla saamistaan oikeuksista. Sitä paitsi Eurotunnelin edustajat olisivat

ilmoittaneet komissiolle, että ne aikovat ottaa käyttöön tasausjärjestelmän siinä tapauksessa, että muut yritykset käyttävät osaa kysymyksessä olevasta kapasiteetista. Komissio on lopuksi väittänyt 3.4.1995 järjestetyssä kuulemistilaisuudessa, että se ei olisi voinut asettaa riidanalaisia ehtoja siten, että ne rasittaisivat Eurotunnelia, koska perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan mukaan suoritetussa tutkinnassa esiin tullut kilpailunrajoitus muodostuu siitä, että 50 prosenttia tunnelin kapasiteetista on annettu hakijoiden yksinomaiseen käyttöön 65 vuoden ajanjaksoksi. Komission mukaan se, että rautateiden infrastruktuurin hallinto on varannut itselleen osan kapasiteetista, jota se ei ole luovuttanut, ei muodosta kilpailun rajoitusta, mikä ei kuitenkaan vapauta sitä direktiivin 91/440/ETY mukaisista velvollisuuksista tai estä soveltamasta perustamissopimuksen 86 artiklaa.

28 Vastaajana oleva toimielin on sitä paitsi vastannut kuulemistilaisuudessa sille esitettyihin kysymyksiin, että se, että BR:lle ja SNCF:lle on asetettu tunnelin tunneittaista käyttöä eikä päivittäistä käyttöä koskeva rajoitus, on perusteltua toisaalta siksi, että se liittyy loogisesti käyttösopimuksen ehtoihin, joissa viitataan 50 prosentin käyttöön tunnelikapasiteetista joka tunti molempiin suuntiin ja toisaalta siksi, että sillä pyritään turvaamaan kolmansien rautatieyritysten puolesta se, että ne eivät saa käyttöönsä linja-aikoja ainoastaan kaupallisesti vähiten kiinnostavina ajankohtina. Komissio on myös selittänyt yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimelle, ettei sen tietoon ole tähän mennessä tullut, että joku kolmas yritys olisi halukas hankkimaan osan kysymyksessä olevasta kapasiteetista.

29 Komissio katsoo niiden seikkojen olemassaolon osalta, joiden vuoksi asia on kiireellinen, että hakijat eivät ole näyttäneet, että ne eivät voisi odottaa pääasiassa annettavaa päätöstä ilman heille tästä aiheutuvia vakavia ja korjaamattomia seurauksia.

30 Ensinnäkin komissio kiistää hakijoiden uusien liikenne-ennusteiden perusteella tekemän päätelmän, jonka mukaan olisi pelättävissä, että linja-ajoista tulee puute

kolmen seuraavan vuoden aikana. Komissio huomauttaa, että Eurotunneli ei ole vahvistanut joidenkin arvioiden paikkansapitävyyttä ja että hakijoilla on hallussaan eri nopeuksilla liikennöimiseen käytettäviä junayhdistelmiä, joilla suurin osa vakiolinja-ajoista pystytään hoitamaan. Se katsoo kuitenkin, että kun ennustettavissa olevaa kehitystä tarkastellaan siltä kannalta, miten tunnelin käyttö järjestetään järkevällä ja optimaalisella tavalla, ja kun otetaan huomioon, että liikenteessä tullaan ottamaan käyttöön BR:n ja SNCF:n jo tilaamat uudenaikaisemmat veturit, kehitys johtaa siihen, että vakiolinja-aikoja käytetään vähemmän, joten siten vältetään riski, että tunnelikapasiteetin kyllästymispiste saavutettaisiin tiettyjen päivä- tai yötuntien aikana. Komissio tukee kantaansa myös sillä, että hakijat pystyvät muuttamaan joidenkin tavarajuniensa aikatauluja, koska sen arvion mukaan aikataulun täsmällinen noudattaminen ei ole tämäntyyppisten junien kohdalla tavarankuljettajan ja liikenteenharjoittajan välisen liikesuhteen jatkumisen ehdoton edellytys, kuten tunnelin käyttöönottamisen jälkeiset useat myöhästymiset sekä SNCF:n ja BR:n hyväksymät aikataulujen muutokset osoittavat.

31 Komissio korostaa toiseksi, että riidanalaisia ehtoja pystytään soveltamaan joustavasti siten, että asetetut kapasiteettirajat eivät ole luonteeltaan tiukkoja ja niitä voidaan mukauttaa yritysten tarpeiden mukaan. Kuulemistilaisuudessa annettujen selvitysten mukaan tällä joustavuudella ymmärretään toisaalta Eurotunnelin ja hakijoiden välistä suhdetta ja toisaalta sitä, että BR:n ja SNCF:n on mahdollista ylittää 75 prosentin raja, siltä osin kuin muut rautatieyritykset eivät pysty käyttämään henkilön- ja tavarankuljetukseen varatusta kapasiteetista jäljelle jäävää 25 prosentin osuutta. Komission mukaan infrastruktuurin hallinnon pääasiallisena taloudellisena tavoitteena asiassa on se, että tunnelin kokonaiskapasiteettia käytetään suurimmalla mahdollisella tavalla; infrastruktuurin hallinto voi jakaa käytössään olevat linja-ajat tarkoituksenmukaisimmalla tavalla uudelleen, kuten kanteen kohteena olevan päätöksen 116 kohdasta ilmenee. Komissio katsoo myös, että se, että kolmannet käyttävät tunnelia, ei vaaranna hakijoiden taloudellisia etuja siten, että Eurotunnelille maksamatta olevia maksuja voitaisiin käyttösopimuksen liitteessä VII tarkoitetulla tavalla alentaa.

32 Vastaajana oleva toimielin katsoo lopulta, että hakijoiden muut vakavaa ja korjaamatonta olevaa vahinkoa koskevat perustelut eivät ole vakuuttavia. Vakuuttavuuden puute koskee sekä hakijoiden väitettä Eurotunneliin liittyvistä taloudellista

sitoumuksista, silloin kun hakijoilla on käytössään vain osa neuvotteluissa sovitusta kapasiteetista, että väitettä siitä, että hakijoiden tavarankuljetussopimukset ovat mahdollisesti vaarassa loppua. Komissio katsoo, että väitetty vahinko tapahtuu korkeintaan tulevaisuudessa, sen syntyminen on epävarmaa ja sattumanvaraista eikä se pysty vaarantamaan BR:n ja SNCF:n kokoisten rautatieyritysten olemassaoloa.

33 Komissio toteaa etujen tasapainon osalta, että riidanalaiset ehdot ovat välttämättömiä, jotta kolmansien rautatieyritysten pääsy kyseisille markkinoille voidaan mahdollistaa, ja että yleisen edun, joka liittyy todellisen kilpailun säilyttämiseen ja palvelujen tarjoamisen vapautta koskevan periaatteen noudattamiseen rautatieliikenteen alalla, täytyy olla tärkeämpi kuin hakijoiden väittämä vahingon syntymisen vaara. Komissio korostaa, että ehtojen täytäntöönpanon lykkäys ei ainoastaan viivästytä useilla vuosilla kolmansien pääsyä käyttämään tunnelia, vaan se antaa myös hakijoille aikaa vahvistaa asemiaan kyseisillä markkinoilla. Kolmansien pääsy markkinoille olisi vielä vaikeampaa tunnelin käyttämiseksi tarpeellisten investointien suuruuden, epävarman oikeudellisen aseman ja BR:n ja SNCF:n väliaikana hankkiman aseman takia.

Välitoimista päättävän tuomarin arviointi asiasta

34 Sen tutkimiseksi, ovatko hakijat näyttäneet, että heidän hakemuksensa ovat ilmeisesti perusteltuja, on todettava, että hakijat vaativat välitoimimenettelyissä ainoastaan, että kanteen kohteena olevan päätöksen 2. A artiklan soveltamista lykätään. Tässä säännöksessä luetellaan joukko ehtoja, jotka on asetettu edellytykseksi sille, että komissio myöntää poikkeusluvan hakijoiden ja Eurotunnelin välillä tehdylle käyttösopimukselle. SNCF ja BR katsovat ennen kaikkea, että nämä ehdot ovat lainvastaisia ja vahingoittavat niiden etuja, koska niiden on luovuttava kolmansien

rautatieyritysten hyväksi neljänneksestä mainitulla käyttösopimuksella saamistaan tunnelinkäyttöoikeuksista.

35 Kysymys siitä, oliko komissiolla kilpailusääntöjen mukaisia tehtäviä suorittaessaan perusteltua syytä supistaa hakijoiden sopimusperäisiä oikeuksia tällä tavoin kuin hakijat väittävät, on hankala, ja se täytyy ratkaista pääasiassa toimitettavan perusteellisen tutkinnan perusteella. Välitoimista päättävän tuomarin ei tarvitse tässä tilanteessa lähemmin tutkia riidanalaisten ehtojen lainmukaisuutta, vaan hänen on näin ollen arvioitava se, onko olemassa sellaista kiirettä, jonka johdosta hakijoiden pyytämään välitoimeen suostuminen on perusteltua.

36 Yhteisöjen tuomioistuimen vakiintuneesta oikeuskäytännöstä käy ilmi (ks. edellä mainittu määräys, Transacciones Marítimas ym. v. komissio, 41 kohta), että välitoimihakemuksen kiireellisyys on arvioitava sen perusteella, missä määrin asiassa on tarpeen päättää väliaikaisesti, jotta vältyttäisiin siltä, että välitoimia pyytäneelle asianosaiselle aiheutuu vakavaa ja korjaamatonta vahinkoa. Kanteen kohteena olevan päätöksen lykkäämistä vaatineen asianosaisen kuuluu näyttää, että se ei voi odottaa pääasiassa annettavaa päätöstä kärsimättä seurauksiltaan vakavaa ja korjaamatonta vahinkoa.

37 Hakijat ovat vedonneet kannaltaan erityisen epäedulliseen riidanalaisten ehtojen tulkintaan perustellakseen väitteitään niiden seikkojen olemassaolosta, joiden vuoksi asia on kiireellinen; komissio on kiistänyt tämän oikeellisuuden. Vastaajana oleva toimielin on nimittäin kiinnittänyt yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen huomion asetettujen ehtojen joustavuuteen viittaamalla tältä osin erityisesti päätöksen 116 kohtaan ja itse 2. A artiklan sanamuotoon, jossa vahvistetaan uudelleen päämäärä, jonka mukaan BR:lle ja SNCF:lle mahdollistetaan asianmukainen palvelutaso. Asiakirjoista käy edelleen sitä paitsi ilmi, että lukuun ottamatta hakijoiden esittämiä liikenne-ennusteita, jotka koskevat tietyille päivä- ja yötun-

neille sattuvia liikennehuippuja, BR ja SNCF eivät käytä nyt eivätkä vielä lyhyellä tähtäyksellä huomattavaa osaa niiden käytössä olevista linja-ajoista. Hakijat katsovat kuitenkin, että nykyisen 75 prosentin rajan soveltaminen laskettuna kansainvälisille junille varatusta tunnelin tuntikapasiteetista molempiin suuntiin on jo nyt yhteensopimaton niiden palvelujen kanssa, joita ne suunnittelevat tuottavansa kesällä 1996.

38 Tosin edellisessä kohdassa esille tuodulla riidanalaisten ehtojen joustavalla muotoilulla, joiden ansiosta ehdoissa sallitaan, että BR ja SNCF saavat käyttää "yli 75 prosenttia tuntikapasiteetista, jos muut rautatieyritykset eivät käytä 25:tä prosenttia jäljellä olevasta kapasiteetista", ei näytetä välttyvän kaikilta hakijoille aiheutuvilta vakavilta epäkohdilta, siltä osin kuin hakijoille annettujen käyttöoikeuksien laajuus ja kesto ovat joustavuuden takia epävarmoja. Välitoimista päättävä tuomari ei voi tämän osalta jättää ottamatta huomioon BR:n ja SNCF:n perusteluita, joiden mukaan rautatieliikenteen harjoittaminen tunnelissa vaatii välttämättä pitkäaikaista monitahoista suunnittelua, eikä sitä tosiseikkaa, että kolmansien kanssa tehdyt tavarankuljetussopimukset ovat normaalisti porrastetut kolmen ja viiden vuoden välisiksi ajoiksi, eikä sitä, että tuntikapasiteetin käytölle asetettu raja rajoittaa enemmän hakijoiden joustavuutta sen noudattamisessa verrattuna siihen, että raja asetettaisiin koskemaan kokonais- tai päiväkapasiteetin käyttöä.

39 Komissio ja hakijoina olevat asianosaiset ovat kuitenkin todenneet, että heidän tiedossaan ei ole kolmatta rautatieyritystä, joka olisi kiinnostunut hankkimaan itselleen käyttöoikeutta osaan tunnelikapasiteetista. Komissio on täsmentänyt tämän osalta, että silloin, kun se asetti ehtoja kanteen kohteena olevaan päätökseen, sen päämääränä oli säilyttää potentiaalinen kilpailu ja toteuttaa palvelujen tarjoamisen vapaus alalla.

40 Tällaisissa olosuhteissa riittää, että todetaan, että hakijoiden olemassa olevaksi väittämä vakavan ja korjaamattoman vahingon vaara, joka aiheutuisi riidanalaiseen poikkeuslupapäätökseen liitettyjen ehtojen välittömästä soveltamisesta, voi syntyä ainoastaan silloin, kun on vähintään ennustettavissa tai todennäköistä, että on olemassa kolmansia, jotka ovat kiinnostuneita tunnelikapasiteetin käytöstä. Hakijat

eivät kuitenkaan ole pystyneet esittämään minkäänlaisia seikkoja, joilla voitaisiin konkretisoida sellaista vaaraa, että kolmansille jouduttaisiin luovuttamaan lyhyellä tähtäyksellä osa päätöksen 2.A artiklassa niille varatusta tuntikapasiteetista tai luovuttamaan niille tuleva osuus kokonaan, ja että tämä aiheuttaisi hakijoille vakavan ja korjaamattoman vahingon.

41 Hakijoiden itsensä kannattama tosiseikka, että riidanalaiset ehdot eivät ole tarpeellisia, koska tunnelin käytöstä kiinnostuneiden kolmansien puuttumisen vuoksi ei ole olemassa suojelemisen arvoista potentiaalista kilpailua, vahvistaa lisäksi edellä todettua.

42 Ottaen huomioon edellä lausutun, välitoimista päättävän tuomarin suorittaman tämänhetkisten etujen tasapainottamisen perusteella hakijoiden syntyväksi väittämän vahingon vaara on nykyisellään liian epävarma ja sattumanvarainen, jotta se voisi olla tärkeämpi kuin ne päämäärät, joita komissio on seurannut ehtoja asettaessaan, eli todellisen kilpailun säilyttäminen ja palvelujen tarjoamisen vapauden toteuttamista rautatiekuljetusalalla koskeva periaate. Tämän perusteella näiden ehtojen täytäntöönpanon lykkäystä koskevat hakemukset on hylättävä.

43 Joka tapauksessa on huomattava, että työjärjestyksen 108 artiklan mukaan välitoimia koskevaa määräystä voidaan milloin tahansa asianosaisen hakemuksesta muuttaa tai se voidaan olosuhteiden muuttumisen vuoksi peruuttaa. Hakijoiden asiana on tarvittaessa kääntyä yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen puoleen silloin, kun hakijoiden on välittömästi luovutettava jo käyttämiään linja-aikoja toisille rautatieyrityksille ja kun tämä luovutus voi aiheuttaa niille vakavan ja korjaamattoman vahingon. Hakijoiden on pystyttävä sen osalta vielä esittämään välitoimista päättävälle tuomarille näyttöä siitä, että kysymyksessä olevan kapasiteetin luovutuksen vuoksi niiden olisi välittömästi sen jälkeen mahdotonta täyttää tunnelin käyttöä koskevia velvollisuuksiaan, etenkin turvata asianmukaista palvelutasoa tai siinä tapauksessa, että niiden nostama pääasiakanne hyväksyttäisiin, ne eivät enää voisi saada takaisin kolmansilta näille tänä väliaikana luovutettua kapasiteettia.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN
TUOMIOISTUIMEN PRESIDENTTI

on määrännyt:

1) Välitoimia koskeva hakemus hylätään.

2) Oikeudenkäyntikuluista päätetään pääasian yhteydessä.

Annettiin Luxemburgissa 12 päivänä toukokuuta 1995.

Kirjaaja

H. Jung

Presidentti

J. L. Cruz Vilaça