Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones

►**B**

REGLAMENTO (CEE) Nº 1017/68 DEL CONSEJO

de 19 de julio de 1968

por el que se aplican las normas de la competencia a los sectores de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable

(DO L 175 de 23.7.1968, p. 1)

Modificado por:

		Diario Oficial		
		nº	página	fecha
►**M1**	Reglamento (CE) nº 1/2003 del Consejo de 16 de diciembre de 2002	L 1	1	4.1.2003

Modificado por:

►**A1**	Acta de adhesión de Dinamarca, de Irlanda y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	L 73	14	27.3.1972
►**A2**	Acta de adhesión de Grecia	L 291	17	19.11.1979
►**A3**	Acta de adhesión de Austria, de Finlandia y de Suecia	C 241	21	29.8.1994
	(adaptada por Decisión 95/1/CE, Euratom, CECA del Consejo)	L 1	1	1.1.1995
►**A4**	Acta relativa a las condiciones de adhesión de la República Checa, la República de Estonia, la República de Chipre, la República de Letonia, la República de Lituania, la República de Hungría, la República de Malta, la República de Polonia, la República de Eslovenia y la República Eslovaca, y a las adaptaciones de los Tratados en los que se fundamenta la Unión	L 236	33	23.9.2003

NB: Esta versión consolidada contiene referencias a la unidad de cuenta europea y/o al ecu que a partir del 1 enero 1999 deberán entenderse como referencias al euro — Reglamento (CEE) nº 3308/80 del Consejo (DO L 345 de 20.12.1980, p. 1) y Reglamento (CE) nº 1103/97 del Consejo (DO L 162 de 19.6.1997, p. 1).

▼B

REGLAMENTO (CEE) Nº 1017/68 DEL CONSEJO

de 19 de julio de 1968

por el que se aplican las normas de la competencia a los sectores de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea y, en particular, sus artículos 75 y 87,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo ([1]),

Visto el dictamen del Comité económico y social ([2]),

Considerando que, en virtud del Reglamento nº 141 del Consejo sobre la no aplicación del Reglamento nº 17 del Consejo en el sector de los transportes ([3]), el antedicho Reglamento nº 17 ([4]) no se aplica a aquellos acuerdos, decisiones y prácticas concertadas en el sector de los transportes que tengan por efecto la fijación de los precios y condiciones de transporte, la limitación o el control de la oferta de transporte o el reparto de los mercados de transporte, ni tampoco a las posiciones dominantes en el sentido del artículo 86 del Tratado en el mercado de los transportes;

Considerando que por lo que a los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable respecta, esta no aplicación tiene como límite el 30 de junio de 1968 en virtud del Reglamento nº 1002/67/CEE ([5]);

Considerando que la definición de las normas sobre la competencia aplicables a los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable constituye uno de los elementos de la política común de transportes, así como de la política económica general;

Considerando que conviene, al adoptar las normas sobre la competencia aplicables a estos sectores, tener en cuenta aspectos especiales de los transportes;

Considerando que, dado que las normas sobre la competencia para los transportes constituyen una excepción a las normas sobre la competencia generales, es necesario que las empresas esten en condiciones de saber qué reglamentación es aplicable en cada caso específico;

Considerando que el establecimiento de un régimen de competencia para los transportes hace desable incluir en ese régimen, en la misma medida, la financiación o la adquisición en común de material o de suministros de transporte para la explotación en común de ciertos grupos de empresas, así como ciertas operaciones de auxiliares de transporte para los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable;

Considerando que, para evitar que el comercio entre Estados miembros quede afectado y que la competencia en el interior del mercado común sea falseada, conviene prohibir en principio, para los tres tipos de transporte antedichos, aquellos acuerdos entre empresas, aquellas decisiones de asociaciones de empresas y aquellas prácticas concertadas entre empresas, así como aquella explotación abusiva de una posición dominante en el mercado común, que pudieran tener tales efectos;

Considerando que algunos tipos de acuerdos decisiones y prácticas concertadas en el sector de los transportes, que tienen sólo por objeto y por efecto la aplicación de mejoras técnicas o la cooperación técnica, pueden quedar al margen de la prohibición de los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas, dado que contribuyen a mejorar la producti-

([1]) DO nº 205 de 11. 12. 1964, p. 3505/64.
([2]) DO nº 103 de 12. 6. 1965, p. 1792/65.
([3]) DO nº 124 de 28. 11. 1962, p. 2751/62.
([4]) DO nº 13 de 21. 2. 1962, p. 204/62.
([5]) DO nº 306 de 16. 12. 1967, p. 1.

▼B

vidad; que, a la luz de la experiencia y tras la aplicación del presente Reglamento, el Consejo podrá modificar, a propuesta de la Comisión, la lista de esos tipos de acuerdos;

Considerando que, para favorecer una mejora de la estructura en ocasiones demasiado dispersa de la profesión en los sectores de los transportes por carretera y por vía navegable, conviene asimismo eximir de la prohibición aquellos acuerdos, decisiones y prácticas concertadas tendentes a la creación y funcionamiento de agrupaciones de empresas de esos dos tipos de transporte, que tengan por objeto la ejecución de actividades de transporte, incluida la financiación o adquisición en común de material o suministro de transporte para la explotación en común; que esta exención de carácter general sólo puede ser acordada siempre que la capacidad de carga de una agrupación no rebase un máximo fijado y que la capacidad individual de las empresas que se adhieran a la agrupación no rebase ciertos límites establecidos, de forma que se evite que una de ellas disfrute de una posición dominante en el interior de la agrupación; que la Comisión debe, sin embargo, conservar la posibilidad de intervenir si, eventualmente, tales acuerdos tuvieran efectos incompatibles con las condiciones previstas para que un acuerdo, decisión y práctica concertada pueda ser reconocida como lícita, y constituyeran un abuso de la exención; que, no obstante, el hecho de que la agrupación disponga de una capacidad total de carga superior al máximo fijado, o de que no se pueda beneficiar de la exención de carácter general, en razón de la capacidad individual de las empresas que se adhieran a la agrupación, no excluye, con tal de que pueda constituir un acuerdo, una decisión o una práctica concertada lícita en la medida en que responda a las condiciones exigidas a tal fin por el presente Reglamento;

Considerando que, cuando un acuerdo, decisión o práctica concertada contribuya a mejorar la calidad de los servicios de transporte o a promover, en mercados sometidos a fuertes oscilaciones en el tiempo de la oferta y la demanda, una mayor continuidad y estabilidad en la satisfacción de las necesidades de transporte, o a incrementar la productividad de las empresas o a promover el progreso técnico o económico, conviene poder declarar inaplicable la prohibición, a condición, sin embargo, de que el acuerdo, decisión o práctica concertada tome en consideración, de forma equitativa, los intereses de los usuarios del transporte, no imponga a las empresas interesadas restricciones no indispensables para alcanzar los objetivos antedichos y no dé a esas empresas la posibilidad, para una parte sustancial del mercado de los transportes de que se trate de eliminar la competencia, teniendo en cuenta también la competencia alternativa de las demás modalidades de transporte;

Considerando que mientras el Consejo no haya puesto en práctica, en el marco de la política común de transportes, las medidas apropiadas para garantizar la estabilidad de un mercado de transporte y, previa comprobación de la existencia de un estado de crisis por parte del Consejo, conviene autorizar, en el mercado de que se trate, los acuerdos necesarios para reducir las perturbaciones derivadas de la estructura del mercado de transportes;

Considerando que conviene que, en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable, los Estados miembros no adopten ni mantengan medidas contrarias al presente Reglamento en lo que respecta a las empresas públicas u otras a la que concedan derechos especiales o exclusivos; que es igualmente oportuno que las empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general estén sometidas a las disposiciones del Reglamento en la medida en que la aplicación de éstas no haga fracasar, de hecho o de derecho, el cumplimiento de la misión particular que les haya sido encomendada, sin que el desarrollo de los intercambios se vea afectado en sentido contrario o los intereses de la Comunidad; que la Comisión debe tener la posibilidad de velar por la aplicación de esos principios y dirigir, a estos efectos, las directivas o decisiones apropiadas a los Estados miembros;

Considerando que conviene determinar las modalidades de aplicación de las normas básicas adoptadas por el presente Reglamento de forma

▼B

que, por un lado, garanticen una vigilancia eficaz, simplificando, en la medida de los posible, el control administrativo, y por otro, respondan a las necesidades de seguridad jurídica de las empresas;

Considerando que corresponde en primer lugar a las empresas evaluar por sí mismas las ventajas, en sus acuerdos, decisiones o prácticas concertadas, de los efectos restrictivos de la competencia o de los efectos económicamente beneficiosos que se admiten como justificación de estas restricciones y, por esa vía, apreciar bajo su propia responsabilidad el carácter lícito o ilícito de esos acuerdos, decisiones o prácticas concertadas;

Considerando que conviene, por tanto, permitir a las empresas concluir y aplicar acuerdos sin tener que hacerlos públicos, exponiéndolos así al riesgo de nulidad retroactiva en el caso en que esos acuerdos llegaran a ser examinados sobre la base de una queja o una intervención de oficio de la Comisión, pero sin perjudicar la posibilidad de que esos acuerdos sean declarados lícitos retroactivamente en la hipótesis de tal examen a posteriori;

Considerando, sin embargo, que las empresas pueden, en ciertos casos, desear la asistencia de las autoridades competentes para asegurarse de que sus acuerdos, decisiones o prácticas concertadas son conformes con las disposiciones en vigor; que conviene, con este objeto, poner a su disposición un procedimiento basado en la presentación de una solicitud ante la Comisión y la publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* del contenido esencial de esta solicitud, de tal manera que los terceros interesados puedan poner de manifiesto sus observaciones sobre el acuerdo de que se trate; que, a falta de reclamaciones por parte de los Estados miembros o de los terceros interesados, y si la Comisión no comunicare en un plazo fijo a las empresas que han dirigido la solicitud que existen serias dudas en cuanto a la licitud del acuerdo de que se trate, éste deberá ser declarado exento de la prohibición para el periodo anterior y para un periodo posterior de tres años;

Considerando que, en razón del carácter excepcional de los acuerdos necesarios para reducir las perturbaciones resultantes de la estructura del mercado del transporte, en caso de crisis comprobada por el Consejo, conviene someter a las empresas que deseen obtener la autorización de un acuerdo de este tipo a la obligación de notificarlo a la Comisión; que conviene que la autorización de la Comisión surta efecto sólo a partir de la fecha de su adopción, que la validez de dicha autorización no rebase los tres años a partir de la comprobación del estado de crisis por parte del Consejo, y que la renovación de la decisión se subordine a una renovación de la comprobación del estado de crisis por parte del Consejo; que, en todo caso, la autorización deberá dejar de ser válida, como mucho, seis meses después de que el Consejo haya puesto en práctica las medidas apropiadas para garantizar la estabilidad del mercado de transporte afectado por el acuerdo;

Considerando que, para asegurar una aplicación uniforme en el mercado común de las normas sobre la competencia para los transportes, es necesario determinar las normas según las cuales la Comisión, actuando en estrecha y constante colaboración con las autoridades competentes de los Estados miembros, pueda adoptar las medidas necesarias para la aplicación de esas normas sobre la competencia;

Considerando que, para ello, la Comisión debe obtener la cooperación de las autoridades competentes de los Estados miembros y disponer, además, en todo el ámbito del mercado común, del poder de solicitar la información y de proceder a efectuar las verificaciones que sean necesarias para descubrir los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas prohibidas por el presente Reglamento, así como la explotación abusiva de una posición dominante prohibida por el presente Reglamento;

Considerando que, si en el momento de aplicar el Reglamento a un caso concreto se plantearen, en opinión de un Estado miembro, cuestiones de principio relativas a la política común de transportes, es oportuno que esas cuestiones de principio puedan ser examinadas por

▼B

el Consejo; que conviene que se pueda presentar al Consejo cualquier cuestión de carácter general planteada por la puesta en práctica de la política de competencia en el sector de los transportes; que debe preverse un procedimiento que asegure que la decisión para la aplicación del Reglamento al caso concreto sólo será tomada por la comisión tras el examen de las cuestiones de principio por parte del Consejo, y teniendo para ello en cuenta las orientaciones que se desprendan de este examen;

Considerando que para cumplir con su misión de velar por la aplicación de las disposiciones del presente Reglamento, la Comisión debe estar facultada para dirigir a las empresas o sus asociaciones de empresas recomendaciones y decisiones tendentes a hacer cesar las infracciones a las disposiciones del Reglamento, prohibiendo ciertos acuerdos, decisiones o prácticas;

Considerando que el respeto a las prohibiciones adoptadas por el Reglamento y el cumplimiento de las obligaciones impuestas a las empresas y a las asociaciones de empresas en aplicación de éste deberán ser garantizadas por medio de multas y multas coercitivas;

Considerando que conviene garantizar el derecho de las empresas interesadas a ser oídas por la Comisión y de dar a los terceros cuyos intereses puedan verse afectados por una decisión, la oportunidad de manifestar previamente sus observaciones, así como de asegurar una amplia publicidad a las decisiones adoptadas;

Considerando que conviene atribuir al Tribunal de Justicia, en aplicación del artículo 172 del Tratado, competencia jurisdiccional plena en lo que concierne a las decisiones por medio de las cuales se imponen multas o multas coercitivas;

Considerando que cabe posponer seis meses la entrada en vigor de la prohibición adoptada establecida por el Reglamento en lo relativo a los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas existentes en la fecha de publicación del presente Reglamento en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas,* para facilitar a las empresas su adaptación a las disposiciones de éste;

Considerando que, tras las conversaciones que tendrán lugar con los Estados terceros firmantes del Convenio revisado para la navegación del Rhin, y en un plazo apropiado a partir de la finalización de esas conversaciones, será conveniente proceder a las adaptaciones en el conjunto del Reglamento que se considerasen necesarias, teniendo en cuenta las obligaciones dimanantes del Convenio para la navegación del Rhin;

Considerando que será conveniente efectuar en el Reglamento las modificaciones que pudieran revelarse necesarias en función de la experiencia adquirida durante un plazo de tres años; que será conveniente examinar, teniendo en cuenta el desarrollo de la política común de transportes durante durante ese periodo, si es pertinente ampliar la aplicación del Reglamento a los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas así como a la explotación abusiva de posiciones dominantes que no afecten al comercio entre Estados miembros;

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Disposición de principio

En el sector de los transportes por ferrocarril, carretera y vía navegable, las disposiciones del presente Reglamento se aplicarán a los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas que tengan por objeto o por efecto la fijación de precios y condiciones de transporte, la limitación o el control de la oferta de transporte, el reparto de los mercados de transporte, la aplicación de mejoras técnicas o la cooperación técnica, la financiación o la adquisición en común de material o suministros de transporte directamente vinculados a la prestación de transporte en la medida en que ello sea necesario para la explotación en común de una agrupación de empresas de transporte por carretera o vía navegable

▼B

según la definición del artículo 4, así como a las posiciones dominantes en el mercado de los transportes. Estas disposiciones se aplicarán igualmente a las operaciones de aquellos auxiliares de transporte que tuvieran el mismo objeto o efectos que los arriba previstos.

▼M1

▼B

Artículo 3

Excepción legal para los acuerdos técnicos

►M1 La prohibición del apartado 1 del artículo 81 del Tratado ◄ no se aplicará a los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas que tengan solamente por objeto y por efecto la aplicación de mejoras técnicas o la cooperación técnica mediante:

a) la aplicación uniforme de normas y tipos para el material, suministros para transportes, medios de transporte e instalaciones fijas;

b) el intercambio o la utilización en común, para la explotación de los transportes, de personal, material, medios de transporte e instalaciones fijas;

c) la organización y puesta en práctica de transportes sucesivos, complementarios, sustitutivos o combinados, así como el establecimiento y aplicación de precios y condiciones globales para esos transportes, incluidos los precios de competencia;

d) el despacho de transportes efectuado a través de una sola modalidad de transporte por los itinerarios más racionales desde el punto de vista de la explotación;

e) la coordinación de los horarios de transporte sobre itinerarios sucesivos;

f) el agrupamiento de remesas aisladas;

g) el establecimiento de reglas uniformes relativas a la estructura y condiciones de aplicación de las tarifas de transporte, siempre que no determinen los precios y condiciones de transporte.

2. La Comisión presentará, eventualmente, al Consejo aquellas propuestas tendentes a incrementar o reducir la lista recogida en el apartado 1.

Artículo 4

Exención para las agrupaciones de pequeñas y medianas empresas

1. ►M1 Los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas con arreglo al apartado 1 del artículo 81 del Tratado ◄ quedarán exentos de la prohibición establecida por este artículo cuando tengan por objeto:

— la constitución y puesta en funcionamiento de agrupaciones de empresas de transporte por carretera o por vía navegable para llevar a cabo actividades de transporte,

— la financiación o adquisición en común de material o suministro de transporte directamente vinculados con la prestación de transporte, en la medida en que ello sea necesario para la explotación en común de esas agrupaciones.

y cuando la capacidad de carga total del grupo no rebase:

— 10 000 Tm. para transporte por carretera,

— 500 000 Tm. para transportes por vía navegable,

La capacidad individual de cada empresa que se adhiera a la agrupación no podrá rebasar 1 000 Tm. para los transportes por carretera o 50 000 Tm. para los transportes por vía navegable.

▼M1

2. Si la aplicación de acuerdos, decisiones o prácticas concertadas mencionadas en el apartado 1 implicare, en determinados casos, efectos incompatibles con las condiciones previstas en el apartado 3 del

▼M1

artículo 81 del Tratado, las empresas y asociaciones de empresas podrán ser obligadas a hacer cesar esos efectos.

▼B

Artículo 13

Duración de la validez y revocación de las decisiones de aplicación del artículo 5

▼M1

▼B

3. La Comisión podrá revocar o modificar su decisión o prohibir determinados actos a los interesados:

a) si la situación de hecho se modificare respecto de un elemento esencial de la decisión,

b) si los interesados contravinieren una obligación que acompañe a la decisión,

c) si la decisión reposare en indicaciones inexactas o hubiera sido obtenida fraudulentamente, o

d) si los interesados abusaren de la exención de las disposiciones del artículo 2 que les hubiera sido acordada mediante la decisión.

En los casos mencionados en b), c) y d), la decisión podrá ser revocada con efecto retroactivo.

▼M1

▼B

Artículo 30

Entrada en vigor, acuerdos, decisiones y prácticas concertadas

1. El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de julio de 1968.

▼M1

▼B

Artículo 31

Revisión del Reglamento

1. El Consejo procederá, tras las conversaciones que tendrán lugar con los Estados terceros signatarios del Convenio revisado para la navegación del Rhin, y en un plazo de seis meses a contar desde la finalización de estas conversaciones, a propuesta de la Comisión, a las adaptaciones del presente Reglamento que se revelaran necesarias, teniendo en cuenta las obligaciones dimanantes del Convenio revisado para la navegación del Rhin.

2. La Comisión remitirá al Consejo, antes del 1 de enero de 1971, un informe general sobre la aplicación del presente Reglamento y, antes del 1 de julio 1971, una propuesta de Reglamento tendente a efectuar las modificaciones al presente Reglamento que se consideren necesarias.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.