

Edición
en lengua española

Legislación

Sumario

I *Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad*

- Reglamento (CE) n° 890/94 de la Comisión, de 22 de abril de 1994, por el que se establecen las exacciones reguladoras a la importación aplicables al arroz y al arroz partido 1
- Reglamento (CE) n° 891/94 de la Comisión, de 22 de abril de 1994, por el que se establecen las primas que han de añadirse a las exacciones reguladoras a la importación para el arroz y el arroz partido 3
- ★ Reglamento (CE) n° 892/94 de la Comisión, de 21 de abril de 1994, por el que se establece un derecho antidumping provisional sobre las importaciones de calcio metal originario de la República Popular de China y de Rusia ... 5
- ★ Reglamento (CE) n° 893/94 de la Comisión, de 21 de abril de 1994, relativo al restablecimiento de la percepción de los derechos de aduana aplicables a determinados productos industriales originarios de México, China, Lituania, Brasil, Pakistán, India e Indonesia, beneficiarios de las preferencias arancelarias previstas por el Reglamento (CEE) n° 3831/90 del Consejo ... 12
- ★ Reglamento (CE) n° 894/94 de la Comisión, de 21 de abril de 1994, relativo al restablecimiento de la percepción de los derechos de aduana aplicables a determinados productos textiles originarios de Indonesia, India y China, beneficiarios de las preferencias arancelarias previstas por el Reglamento (CEE) n° 3832/90 del Consejo 14
- ★ Reglamento (CE) n° 895/94 de la Comisión, de 22 de abril de 1994, por el que se modifica el Reglamento (CEE) n° 3597/90 relativo a las normas de contabilización de las medidas de intervención que supongan la compra, el almacenamiento y la venta de productos agrícolas por parte de los organismos de intervención 16
- ★ Reglamento (CE) n° 896/94 de la Comisión, de 22 de abril de 1994, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 3406/93 por el que se determinan las variedades de arroz indica a efectos de la intervención 17
- ★ Reglamento (CE) n° 897/94 de la Comisión, de 22 de abril de 1994, por el que se establecen las disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) n° 2847/93 del Consejo en lo que respecta a los proyectos piloto de localización continua de los buques pesqueros comunitarios 18

Sumario (continuación)

Reglamento (CE) n° 898/94 de la Comisión, de 22 de abril de 1994, por el que se modifica el Reglamento (CEE) n° 1627/89 relativo a la compra de carne de vacuno mediante licitación	22
Reglamento (CE) n° 899/94 de la Comisión, de 22 de abril de 1994, por el que se fijan las exacciones reguladoras a la importación aplicables a los cereales y a las harinas, grañones y sémolas de trigo o de centeno	24
Reglamento (CE) n° 900/94 de la Comisión, de 22 de abril de 1994, por el que se fijan las primas que se añaden a las exacciones reguladoras a la importación para los cereales, la harina y la malta	26
Reglamento (CE) n° 901/94 de la Comisión, de 22 de abril de 1994, por el que se fijan las exacciones reguladoras sobre la importación del azúcar blanco y del azúcar en bruto	28
Reglamento (CE) n° 902/94 de la Comisión, de 22 de abril de 1994, por el que se restablece el derecho de aduana preferencial para la importación de claveles de una flor (estándar) originarios de Israel	30

II *Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad*

Comisión

- * **Directiva 94/16/CE de la Comisión, de 22 de abril de 1994, por la que se modifica la Directiva 74/63/CEE del Consejo relativa a las sustancias y productos indeseables en la alimentación animal⁽¹⁾** 32
- 94/210/CE :
- * **Decisión de la Comisión, de 29 de marzo de 1994, relativa a un procedimiento de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado CE (IV/33.941 HOV-SVZ/MCN)** 34

⁽¹⁾ Texto pertinente a los fines del EEE

I

(Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad)

REGLAMENTO (CE) Nº 890/94 DE LA COMISIÓN

de 22 de abril de 1994

por el que se establecen las exacciones reguladoras a la importación aplicables al arroz y al arroz partido

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CEE) nº 1418/76 del Consejo, de 21 de junio de 1976, por el que se establece la organización común de mercados en el sector del arroz ⁽¹⁾, modificado en último lugar por el Reglamento (CEE) nº 1544/93 ⁽²⁾, y, en particular, el apartado 2 de su artículo 11,

Visto el Reglamento (CEE) nº 833/87 de la Comisión, de 23 de marzo de 1987, por el que se establecen las modalidades de aplicación del Reglamento (CEE) nº 3877/86 del Consejo, relativo a las importaciones de arroz aromático de grano largo de la variedad basmati, códigos NC 1006 10, 1006 20 y 1006 30 ⁽³⁾, modificado en último lugar por el Reglamento (CEE) nº 674/91 ⁽⁴⁾, y, en particular, su artículo 8,

Considerando que el Reglamento (CEE) nº 2666/93 de la Comisión ⁽⁵⁾, modificado en último lugar por el Regla-

mento (CE) nº 846/94 ⁽⁶⁾, ha fijado las exacciones reguladoras aplicables a la importación de arroz y de arroz partido,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Las exacciones reguladoras que deberán percibirse al ser importados los productos contemplados en las letras a) y b) del apartado 1 del artículo 1 del Reglamento (CEE) nº 1418/76 quedan establecidas en el Anexo.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 23 de abril de 1994.

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

Hecho en Bruselas, el 22 de abril de 1994.

Por la Comisión

René STEICHEN

Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO nº L 166 de 25. 6. 1976, p. 1.

⁽²⁾ DO nº L 154 de 25. 6. 1993, p. 5.

⁽³⁾ DO nº L 80 de 24. 3. 1987, p. 20.

⁽⁴⁾ DO nº L 75 de 21. 3. 1991, p. 29.

⁽⁵⁾ DO nº L 245 de 1. 10. 1993, p. 4.

⁽⁶⁾ DO nº L 98 de 16. 4. 1994, p. 6.

ANEXO

del Reglamento de la Comisión, de 22 de abril de 1994, por el que se establecen las exacciones reguladoras a la importación aplicables al arroz y al arroz partido

(en ecus/t)

Código NC	Exacción reguladora (*)		
	Régimen del Reglamento (CEE) nº 3877/86 (1)	ACP Bangladesh (1) (2) (3) (4)	Terceros países (excepto ACP) (5)
1006 10 21	—	146,14	299,49
1006 10 23	—	137,54	282,28
1006 10 25	—	137,54	282,28
1006 10 27	211,71	137,54	282,28
1006 10 92	—	146,14	299,49
1006 10 94	—	137,54	282,28
1006 10 96	—	137,54	282,28
1006 10 98	211,71	137,54	282,28
1006 20 11	—	183,58	374,36
1006 20 13	—	172,82	352,85
1006 20 15	—	172,82	352,85
1006 20 17	264,64	172,82	352,85
1006 20 92	—	183,58	374,36
1006 20 94	—	172,82	352,85
1006 20 96	—	172,82	352,85
1006 20 98	264,64	172,82	352,85
1006 30 21	—	227,38	478,62
1006 30 23	—	271,03	565,83
1006 30 25	—	271,03	565,83
1006 30 27	424,37	271,03	565,83
1006 30 42	—	227,38	478,62
1006 30 44	—	271,03	565,83
1006 30 46	—	271,03	565,83
1006 30 48	424,37	271,03	565,83
1006 30 61	—	242,51	509,73
1006 30 63	—	290,93	606,57
1006 30 65	—	290,93	606,57
1006 30 67	454,93	290,93	606,57
1006 30 92	—	242,51	509,73
1006 30 94	—	290,93	606,57
1006 30 96	—	290,93	606,57
1006 30 98	454,93	290,93	606,57
1006 40 00	—	49,36	104,73

(1) Sin perjuicio de la aplicación de las disposiciones contempladas en los artículos 12 y 13 del Reglamento (CEE) nº 715/90.

(2) Con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (CEE) nº 715/90 no se aplicarán las exacciones reguladoras a los productos originarios de los Estados de África, del Caribe y del Pacífico e importados directamente en el departamento de Ultramar de la Reunión.

(3) La exacción reguladora a la importación de arroz en el departamento de Ultramar de la Reunión se define en el artículo 11 bis del Reglamento (CEE) nº 1418/76.

(4) La exacción reguladora a las importaciones de arroz, excepto el arroz partido (Código NC 1006 40 00), originarias de Bangladesh se aplicará con arreglo a los Reglamentos (CEE) nº 3491/90 y (CEE) nº 862/91.

(5) La exacción reguladora a las importaciones de arroz, aromático de grano largo de la variedad Basmati se aplicará con arreglo al Reglamento (CEE) nº 3877/86 modificado.

(6) Las importaciones de productos originarios de los PTU quedarán exentas de la exacción reguladora de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 101 de la Decisión 91/482/CEE, modificada por la Decisión 93/211/CEE.

REGLAMENTO (CE) N° 891/94 DE LA COMISIÓN

de 22 de abril de 1994

por el que se establecen las primas que han de añadirse a las exacciones reguladoras a la importación para el arroz y el arroz partido

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CEE) n° 1418/76 del Consejo, de 21 de junio de 1976, por el que se establece la organización común de mercados en el sector del arroz ⁽¹⁾, modificado en último lugar por el Reglamento (CEE) n° 1544/93 ⁽²⁾, y, en particular, el apartado 6 de su artículo 13,

Considerando que el Reglamento (CEE) n° 2667/93 de la Comisión ⁽³⁾, modificado en último lugar por el Reglamento (CE) n° 847/94 ⁽⁴⁾, ha establecido las primas que han de añadirse a las exacciones reguladoras para el arroz y el arroz partido;

Considerando que, en función de los precios cif y de los precios cif de compra a plazo del día de hoy, las primas que han de añadirse a las exacciones reguladoras actual-

mente en vigor deberán modificarse con arreglo al Anexo del presente Reglamento,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Las primas que han de añadirse a las exacciones reguladoras fijadas por anticipado para las importaciones de arroz y de arroz partido provenientes de terceros países quedan establecidas en el Anexo.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 23 de abril de 1994.

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

Hecho en Bruselas, el 22 de abril de 1994.

Por la Comisión

René STEICHEN

Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO n° L 166 de 25. 6. 1976, p. 1.

⁽²⁾ DO n° L 154 de 25. 6. 1993, p. 5.

⁽³⁾ DO n° L 245 de 1. 10. 1993, p. 7.

⁽⁴⁾ DO n° L 98 de 16. 4. 1994, p. 8.

ANEXO

del Reglamento de la Comisión, de 22 de abril de 1994, por el que se establecen las primas que han de añadirse a las exacciones reguladoras a la importación para el arroz y el arroz partido

(en ecus/t)

Código NC	Corriente	1º plazo	2º plazo	3º plazo
	4	5	6	7
1006 10 21	0	0	0	—
1006 10 23	0	0	0	—
1006 10 25	0	0	0	—
1006 10 27	0	0	0	—
1006 10 92	0	0	0	—
1006 10 94	0	0	0	—
1006 10 96	0	0	0	—
1006 10 98	0	0	0	—
1006 20 11	0	0	0	—
1006 20 13	0	0	0	—
1006 20 15	0	0	0	—
1006 20 17	0	0	0	—
1006 20 92	0	0	0	—
1006 20 94	0	0	0	—
1006 20 96	0	0	0	—
1006 20 98	0	0	0	—
1006 30 21	0	0	0	—
1006 30 23	0	0	0	—
1006 30 25	0	0	0	—
1006 30 27	0	0	0	—
1006 30 42	0	0	0	—
1006 30 44	0	0	0	—
1006 30 46	0	0	0	—
1006 30 48	0	0	0	—
1006 30 61	0	0	0	—
1006 30 63	0	0	0	—
1006 30 65	0	0	0	—
1006 30 67	0	0	0	—
1006 30 92	0	0	0	—
1006 30 94	0	0	0	—
1006 30 96	0	0	0	—
1006 30 98	0	0	0	—
1006 40 00	0	0	0	0

REGLAMENTO (CE) Nº 892/94 DE LA COMISIÓN

de 21 de abril de 1994

por el que se establece un derecho antidumping provisional sobre las importaciones de calcio metal originario de la República Popular de China y de Rusia

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CEE) nº 2423/88 del Consejo, de 11 de julio de 1988, relativo a la defensa contra las importaciones que sean objeto de dumping o de subvenciones por parte de países no miembros de la Comunidad Económica Europea ⁽¹⁾, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 522/94 ⁽²⁾, y, en particular, sus artículos 7 y 11,

Previas consultas en el seno del Comité consultivo,

Considerando lo que sigue :

A. PROCEDIMIENTO

- (1) En enero de 1988, y como respuesta a una denuncia presentada por la *Chambre Syndicale de l'Electrometallurgie et de l'Electrochimie* en nombre de un fabricante comunitario que representa la totalidad de la producción de calcio metal de la Comunidad, la Comisión inició un procedimiento antidumping relativo a las importaciones de este producto originario de la República Popular de China y de la antigua Unión Soviética ⁽³⁾.

Como resultado de la investigación, el Consejo estableció unos derechos antidumping definitivos mediante el Reglamento (CEE) nº 2809/89 ⁽⁴⁾. Este Reglamento fue anulado por el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas en sentencia de 11 de junio de 1992 ⁽⁵⁾.

- (2) Tras conocerse la sentencia, la Comisión recibió de la industria comunitaria informaciones que contenían elementos de prueba suficientes de dumping y del consiguiente perjuicio con respecto a la antigua Unión Soviética y a China y, después de consultar al Comité consultivo, reabrió la investigación y a dicho efecto publicó un anuncio en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* ⁽⁶⁾.

En ese anuncio la Comisión indicaba que, puesto que Rusia era el único Estado independiente de la

antigua Unión Soviética en el que estaban establecidos los fabricantes de calcio metal, el procedimiento se circunscribiría a dicho Estado, en lo que respecta a la antigua Unión Soviética.

- (3) La Comisión informó oficialmente a los exportadores e importadores notoriamente afectados, así como al denunciante. Se ofreció a las partes directamente interesadas la oportunidad de dar a conocer sus puntos de vista por escrito y de ser oídas.
- (4) Los representantes de los exportadores, el denunciante y algunos de los importadores dieron a conocer sus puntos de vista por escrito. Un exportador chino, el fabricante comunitario y un importador solicitaron y consiguieron ser oídos.
- (5) La Comisión recabó y verificó la información que consideró necesaria para la investigación y procedió a indagar en las instalaciones de las siguientes empresas :
- a) productor comunitario : Péchiney électrometallurgie, La-Roche-de-Rame y París (Francia);
 - b) importador comunitario : Industries des poudres sphériques (anteriormente Extramet), Annemasse (Francia);
 - c) fabricante de un país tercero con economía de mercado : Mineral Technologies, Nueva York (Estados Unidos).
- (6) El período escogido para la investigación sobre el dumping y los efectos de las importaciones presuntamente realizadas con dumping abarcó desde el 1 de julio de 1991 hasta el 31 de octubre de 1992. Fue preciso establecer un nuevo período de investigación inmediatamente anterior a la fecha de la publicación del anuncio de reapertura de la investigación para que la Comisión pudiese actuar con una información lo más actualizada posible y recoger nuevos datos sobre el dumping y el perjuicio derivado del mismo. El período de investigación previo utilizado en el procedimiento abarcó del 1 de enero al 31 de diciembre de 1987.
- (7) El fabricante chino que respondió al cuestionario, China Nuclear Energy Industry Corporation (CNEIC), órgano comercial del único fabricante de calcio metal de la República Popular de China, China National Nuclear Corporation (CNNC), solicitó un trato individual para establecer un derecho antidumping específico individual.

⁽¹⁾ DO nº L 209 de 2. 8. 1988, p. 1.

⁽²⁾ DO nº L 66 de 10. 3. 1994, p. 10.

⁽³⁾ DO nº C 20 de 26. 1. 1988, p. 3.

⁽⁴⁾ DO nº L 271 de 20. 9. 1989, p. 1.

⁽⁵⁾ Asunto C-358/89 : Extramet Industrie SA/Consejo de las Comunidades Europeas (Rec. 1992, p. I-3813).

⁽⁶⁾ DO nº C 298 de 14. 11. 1992, p. 3.

La investigación preliminar, sin embargo, había demostrado que sólo había un fabricante chino de calcio metal y la Comisión considera, por ello, que, en el presente caso, no está justificado el trato individual.

B. PRODUCTO

- (8) El producto en cuestión es el calcio metal, clasificado en el código NC 2805 21 00, que se fabrica mediante dos procedimientos: la reducción de cal con aluminio, utilizado por el fabricante de la Comunidad así como por Estados Unidos y Canadá, y la piroelectrólisis de calcio con destilación posterior, utilizado por los fabricantes rusos y chinos.

El producto puede obtenerse en varias formas y tamaños: coronas, pequeños bloques, ángulos, guijas y granos o gránulos y con distintos niveles de pureza que, no obstante, son siempre superiores al 96 %, con independencia del procedimiento de obtención. Los precios suelen variar en función del tamaño de las piezas y, en menor medida, de la pureza.

- (9) En la Comunidad, el calcio metal se utiliza fundamentalmente por la industria del plomo y de ferroaleaciones en forma de pequeños bloques y guijas, y por la industria siderúrgica que utiliza granos obtenidos mediante pulverización mecánica de bloques, ángulos, guijas o gránulos procedentes de la refundición y pulverización.

El calcio producido normalmente en la Comunidad, Estados Unidos y Canadá para su utilización en la industria del plomo y de ferroaleaciones es un calcio no destilado. El destilado, producido masivamente en China y Rusia y de una pureza superior al 99 % sólo se produce en la Comunidad, Estados Unidos y Canadá para usos marginales que representan un porcentaje ínfimo de las ventas porque la destilación no es necesaria en el procedimiento aluminotérmico y porque genera costes importantes.

El producto buscado por los transformadores, tanto por IPS como por sus competidores, puede estar destilado o no, indistintamente, siempre que su pureza sea compatible con el uso final al que se le destina. Por el contrario los utilizadores finales, o sea, la industria del plomo y de ferroaleaciones, no utilizan calcio de pureza superior al 98 %.

- (10) La investigación preliminar mostró que el productor comunitario suministró durante los últimos tiempos calcio metal al principal importador, IPS, y éste lo transformó, aunque ello le

planteó serias dificultades para la aplicación de su procedimiento de transformación. Estas dificultades, que el productor comunitario ha admitido, llevaron a la Comisión a preguntarse si, debido al hecho de que IPS no tuvo dificultades para procesar el calcio ruso ni el chino, el producto originario de Rusia o de la República Popular de China y el producto comunitario pueden considerarse como productos similares.

Si está claro que el producto originario de Rusia o de la República Popular de China es, debido a la destilación que forma parte intrínseca de su procedimiento de fabricación, de una pureza superior al producto comunitario, la pureza de éste responde a las especificaciones normalmente admitidas y en particular a las aceptadas por los transformadores distintos de IPS. Además, IPS admite haber utilizado en el pasado sin dificultades el calcio originario de Canadá, fabricado según el mismo procedimiento que el calcio comunitario o que el originario de Estados Unidos, no destilado y de pureza equivalente.

Por otro lado, tal como lo subrayó el Abogado general ante el Tribunal de Justicia en el asunto C-358/89, sería paradójico que IPS hubiese utilizado tantos medios, especialmente los judiciales, durante tantos años para obtener un producto, el de Péchiney, que no convendría a sus necesidades y no sería, por lo tanto, «similar» con arreglo a la legislación antidumping.

- (11) Por todo ello, la Comisión ha considerado que el producto en cuestión, es decir, el exportado por la República Popular de China y por Rusia a la Comunidad presenta características muy parecidas al fabricado en la Comunidad y en Estados Unidos, y que es sustituible en sus utilizaciones. En consecuencia, se trata de productos similares a los efectos del apartado 12 del artículo 2 del Reglamento (CEE) nº 2423/88.

C. DUMPING

1. Valor normal

1.1. País de referencia

- (12) Con arreglo al apartado 5 del artículo 2 del Reglamento (CEE) nº 2423/88, la República Popular de China y Rusia no son economías de mercado. Durante la investigación inicial se consideró que Estados Unidos era una elección apropiada y razonable como país de referencia, y la Comisión no puso ningún inconveniente ni recibió ninguna petición con propuestas alternativas.

1.2. *Carácter representativo de las ventas en el país de referencia*

- (13) Durante el período de investigación, el calcio metal se importó de la República Popular de China y de Rusia en forma de ángulos, es decir, piezas no menores de 7 mm. El fabricante estadounidense sólo produjo calcio de tamaño similar al de Rusia y de la República Popular de China.
- (14) El fabricante norteamericano, cuyos datos se utilizaron, para calcular el valor normal, tenía que enfrentarse a una situación de competencia en su propio mercado debido a significativos volúmenes de importaciones de tres orígenes diferentes por lo menos. Durante el período de investigación, la producción en Estados Unidos era comparable a esas importaciones. Los precios practicados por el fabricante estadounidense durante el mismo período permitían un margen de beneficios razonable pero no excesivo.
- (15) La Comisión comparó los volúmenes exportados a la Comunidad por la República Popular de China o Rusia y los vendidos en el mercado norteamericano por el fabricante de ese país, en los que se basó el valor normal, y consideró suficientemente el volumen de ventas en el país de referencia como representativo.
- (16) Por lo que se refiere a la facilidad de acceso a la materia prima y a su naturaleza, no existe diferencia entre el país de referencia y la República Popular de China o Rusia.
- (17) Aunque el procedimiento de producción es distinto en el país de referencia (reducción de la cal por medio del aluminio) al de la República Popular de China y de Rusia (piroelectrólisis de calcio con destilación posterior), la Comisión consideró que el país de referencia ofrecía una base adecuada para calcular el valor normal ya que el procedimiento electrolítico, si se aplicase en la Comunidad, Estados Unidos o Canadá, tendría unos costes de producción más elevados.

1.3. *Base para el valor normal*

- (18) Los resultados de la investigación de la Comisión confirmaron que las ventas en Estados Unidos eran representativas y que dicho país era una opción apropiada y razonable como país de referencia. Por ello, el valor normal se calculó en función de los precios del mercado estadounidense.

2. Precios de exportación

2.1. *República Popular de China*

- (19) En lo relativo a los precios de exportación, la Comisión recibió información de un exportador chino que realizó ventas directas a importadores

independientes, en cuyas instalaciones se verificaron las cifras y que suponían aproximadamente el 60 % de las exportaciones totales de calcio de origen chino a la Comunidad.

En cuanto a las restantes ventas, la investigación puso de manifiesto que el fabricante chino también exportó a la Comunidad a través de comerciantes establecidos en la República Popular de China o en otros países terceros que no cooperaron en la investigación. El volumen de estas ventas (equivalentes al 40 % de las importaciones totales chinas) pudo deducirse de las estadísticas comerciales, comprobándose que los precios eran análogos a los de las ventas directas del fabricante chino en la Comunidad. En consecuencia, se consideró que los precios facturados por el exportador chino a los compradores en la Comunidad podían considerarse representativos de los precios de exportación del calcio metal chino.

Por ello, los precios de exportación fueron determinados sobre la base de los realmente pagados o por pagar por el producto vendido para su exportación a la Comunidad.

2.2. *Rusia*

- (20) La respuesta al cuestionario dada por el principal importador en la Comunidad (más del 70 % de las exportaciones de Rusia) de calcio metal de origen ruso fue verificada y los precios y cantidades se consideraron comparables a la vez a los de las estadísticas aduaneras y a los contenidos en la respuesta parcial de la parte rusa que contestó al cuestionario. Por lo tanto se consideró que estos precios eran representativos de los precios de exportación de los exportadores rusos.

En consecuencia, los precios de exportación se determinaron basándose en los realmente pagados o por pagar por el producto vendido para su exportación a la Comunidad.

3. Comparación

- (21) Al comparar el valor normal con los precios de exportación, la Comisión tuvo en cuenta, cuando ello fue posible y se dispuso de elementos de prueba suficientes, las diferencias que podrían afectar a la comparabilidad de los precios, y en particular las diferencias relativas a los gastos de transporte, créditos y otros gastos de venta, tales como las comisiones de los vendedores, con arreglo a los apartados 9 y 10 del artículo 2 del Reglamento (CEE) n° 2423/88.

La comparación se efectuó en la misma fase, es decir, en el presente caso, fase « en fábrica » para el valor normal en Estados Unidos y en la fase valor en frontera con respecto a los precios de exportación para la República Popular de China y de Rusia.

4. Margen de dumping

- (22) La comparación demostró que las exportaciones chinas y rusas se habían efectuado con dumping durante el período de investigación. El margen medio ponderado de dumping franco frontera de la Comunidad era de 2 202 ecus por tonelada para el producto chino y de 2 502 para el ruso.

D. PERJUICIO

- (23) Al analizar el perjuicio, la Comisión tuvo en cuenta el hecho de que durante la mayor parte del período de investigación y en años anteriores ya se habían aplicado medidas antidumping.

1. Acumulación

- (24) Se decidió analizar conjuntamente los efectos de las importaciones chinas y rusas de calcio metal puesto que los productos importados y los del sector económico comunitario son sustituibles, se venden o se ofrecen a la venta a los mismos clientes en idénticos mercados geográficos y utilizan canales de distribución comunes o similares. Además, ninguna de las dos fuentes de importación es despreciable considerada de forma aislada, puesto que la cuota de mercado de la República Popular de China es del 23,3 % y la de Rusia del 29,5 %.

2. Cuota de mercado de las importaciones con dumping

- (25) El consumo en la Comunidad se calculó utilizando las estadísticas comerciales y la información recopilada durante la investigación. El consumo global fue relativamente estable, aunque pueden observarse fluctuaciones de un año a otros. Expresado en índices, el consumo tuvo los siguientes índices: 100 en 1988, 116 en 1989, 90 en 1990, 96 en 1991 y 122 en 1992.
- (26) La cuota de mercado del calcio metal importado de la República Popular de China y Rusia pasó de un 35,3 % en 1989 a un 40,7 % en 1990, un 48,8 % en 1991 y un 52,8 % en 1992.

3. Precios

- (27) Al comparar los precios del sector económico comunitario y los de importación, la Comisión restringió sus cálculos a los tipos de productos importados de la República Popular de China y de Rusia durante el período de investigación, es decir, a las piezas no inferiores a 7 mm, con exclusión de los granos y gránulos. Para las importaciones, se tuvieron en cuenta los derechos de aduana debidos

y otros costes a cargo del comprador en la Comunidad para efectuar la comparación al mismo nivel.

A partir de 1989, la disminución de los precios de los exportadores rusos y chinos ha sido continua y ha producido en la práctica una absorción total de los derechos antidumping vigentes.

- (28) A pesar de las reducciones de precios del fabricante comunitario, la subcotización de precios durante el período de investigación equivalió como promedio al 22,9 % de las importaciones originarias de la República Popular de China y al 23,9 % de las rusas.

4. Situación del sector económico comunitario

4.1. Capacidad, tasa de utilización y producción

- (29) A partir de 1989, el fabricante comunitario invirtió en nuevos hornos e incrementó ligeramente su capacidad de producción (índice de 103 en 1990, 107 en 1991 y 111 en 1992 frente a 100 en 1989).
- (30) La producción fue estable: índice 88 en 1990, 94 en 1991 y 101 en 1992, frente a 100 en 1989.
- (31) La tasa de utilización de la capacidad reflejó los beneficios del establecimiento de derechos antidumping en 1989 para estabilizarse luego a un nivel inferior, ligeramente por encima del 50 %.

4.2. Cuotas de mercado

- (32) Tras el establecimiento de derechos antidumping, el fabricante comunitario incrementó su cuota de mercado en 1989, pero posteriormente dicha cuota experimentó una continua reducción, pasándose del 50,2 % de 1989 al 44 % en 1990, al 34,7 % en 1991 y al 31,7 % en 1992.

4.3. Precios

- (33) En su afán por adaptarse a los precios de los productos importados en dumping, los precios del sector económico de la Comunidad experimentaron depresión. Las reducciones de precios practicadas en la Comunidad por el fabricante comunitario fueron superiores a partir de 1989, al 20 %.

4.4. Rentabilidad

- (34) Debido a la reducción de los precios de venta del fabricante comunitario, sus ventas produjeron pérdidas. La rentabilidad del fabricante comunitario mejoró temporalmente al imponerse derechos antidumping pero éstos no fueron suficientes para lograr beneficios y, además, volvieron a disminuir a partir de 1991. Sus pérdidas financieras han alcanzado un nivel que hace peligrar la prosecución de sus actividades en el sector.

4.5. Empleo

- (35) El empleo se han estabilizado desde 1989 y se sitúa a un nivel apenas suficiente para mantener la actividad.

5. Conclusión

- (36) A la luz de estos elementos, la Comisión concluye que el sector económico comunitario ha sufrido un perjuicio importante a los efectos del apartado 1 del artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 2423/88 en particular, en forma de pérdida de cuota de mercado, disminución de precios y de pérdidas financieras.

E. RELACIÓN DE CAUSALIDAD

1. Efectos de las importaciones en dumping

- (37) El aumento del volumen de las importaciones en dumping, en un contexto de estabilización del consumo comunitario, coincidió con una pérdida de cuota de mercado, la erosión de los precios y una rentabilidad reducida para el sector económico comunitario. El efecto de las importaciones en dumping puede ser aislado puesto que las importaciones de otros países, es decir, Estados Unidos y Canadá se redujeron a la mitad, pasando del 31 % en 1988 al 14,6 % en 1989, posteriormente al 15,3 % en 1990, 16,5 % en 1991 y 15,6 % en 1992. La existencia misma de este sector económico se ve amenazada por el calcio importado en dumping desde la República Popular de China y Rusia.

2. Otros factores

- (38) En su sentencia de 11 de junio de 1992 en el asunto C-358/89, el Tribunal de Justicia declaró que, en lo relativo a las conclusiones sobre el perjuicio y la relación causal, las instituciones examinaron insuficientemente la cuestión de saber si el perjuicio podría ser el resultado de un comportamiento del fabricante comunitario destinado a impedir el establecimiento de un competidor en un mercado dependiente al negarse a suministrar a Extramet, el mayor usuario del producto en toda la Comunidad. De hecho, el fabricante ya fue condenado en marzo de 1992 por el Conseil de la Concurrence (Tribunal de la Competencia) francés por su comportamiento y en un recurso posterior la Cour d'appel (Tribunal de Apelación) de París ratificó, en enero de 1993, la sentencia pronunciada en primera instancia.

No obstante, el Tribunal de Apelación también declaró que, con posterioridad a 1984, no podía atribuirse a Péchiney ningún abuso de posición dominante ni prácticas de competencia desleales.

- (39) No obstante, la Comisión ha intentado analizar si el perjuicio sufrido por el sector económico comunitario podría haber sido causado en parte por la voluntad del productor comunitario de no suministrar a uno de los principales importadores de los productos en dumping un producto mediante el

cual éste podría hacer funcionar sus instalaciones de forma adecuada y continuada (véase considerando 10).

Además de la voluntad manifestada por Péchiney de suministrar a IPS, que se tradujo en varias entregas del producto, la Comisión investigó los medios que el productor comunitario había utilizado para satisfacer la demanda de IPS. Péchiney suministró elementos de prueba suficientes con respecto a las inversiones realizadas en equipos, investigación y desarrollo para adaptar su producto normal a las exigencias del procedimiento de IPS. La Comisión ha podido comprobar que dichas inversiones representaron un porcentaje significativo del volumen de negocios potencial de Péchiney con IPS.

Durante la investigación preliminar se observó que los importantes esfuerzos realizados por Péchiney muestran con suficiente claridad que el productor comunitario estaba dispuesto a suministrar a IPS y que la falta de entregas regulares de Péchiney a IPS no podía imputarse a una falta de voluntad de Péchiney para hacerlo.

El argumento de IPS según el cual sólo la existencia de entregas regulares de Péchiney a IPS podría demostrar la falta de rechazo de venta por parte de Péchiney no es convincente. En efecto, la presencia de posibilidades de aprovisionamiento a precio de dumping puede conducir legítimamente a IPS a preferir los productos importados en dumping antes que los del productor comunitario, con independencia de cualquier otra consideración.

Por otro lado, el argumento según el cual IPS habría utilizado en el pasado calcio de origen canadiense no es suficiente para demostrar en la actualidad la falta de voluntad de Péchiney de hacerlo. Desde hace mucho tiempo IPS ha dejado de importar y tratar cantidades significativas de calcio canadiense. La Comisión considera que las dificultades a las que IPS tuvo que enfrentarse al utilizar el calcio de Péchiney no pueden atribuirse a una falta de voluntad de abastecer a esta empresa, sino a la falta de voluntad de IPS para ajustar su proceso de transformación con miras a la utilización del calcio de Péchiney.

- (40) En tales circunstancias, la Comisión rechazó la petición presentada por IPS para que se nombrase a un experto cuyo cometido sería apreciar la voluntad de Péchiney de proporcionar suministros. En primer lugar, la comprobación de la voluntad de suministrar no parece que tenga ninguna relación con los conocimientos técnicos de un experto. Además, la petición de un nombramiento de experto no está justificada por la existencia de problemas técnicos graves puesto que se demostró que los productos importados en dumping y el producto comunitario son similares con arreglo al apartado 12 del artículo 2 del Reglamento (CEE) nº 2423/88 (véase considerando 11). Por último, el nombramiento de un experto tendría como consecuencia retrasar considerablemente y de forma no justificada la conclusión de la investigación.

- (41) En consecuencia, como durante el período de investigación Péchiney estaba dispuesta a abastecer a IPS y a otros compradores potenciales, la precaria situación del sector económico de la Comunidad no puede ser atribuida a un comportamiento contrario a la competencia por parte de Péchiney. Puesto que la Comisión no encontró ningún otro factor que pudiese explicar esta situación, debe considerarse que las importaciones en dumping han causado un perjuicio importante al sector económico de la Comunidad.

F. NIVEL DE LOS DERECHOS

- (42) Con arreglo al apartado 3 del artículo 13 del Reglamento (CEE) nº 2423/88, el nivel del derecho provisional deberá ser igual al margen de dumping o al importe necesario para hacer desaparecer el perjuicio, eligiéndose entre los dos el importe más bajo.

Para determinar el importe necesario para eliminar el perjuicio, los precios de venta de los productos en dumping se compararon con el precio que el fabricante comunitario debería haber practicado para obtener un rentabilidad adecuada. Este precio se basó en el coste medio de producción del fabricante comunitario, aumentado en un margen de beneficios del 5 % considerado suficiente en este sector. La comparación dio una diferencia de 2 074 ecus por tonelada para las importaciones chinas y de 2 120 para las rusas; estas cantidades representan el nivel de perjuicio.

Puesto que los márgenes de dumping (véase considerando 22) superaban los niveles de perjuicio, éstos deberían constituir la base para calcular los derechos antidumping provisionales que se establezcan.

Con el fin de reducir al mínimo los riesgos de elusión del derecho mediante una manipulación de los precios (véase considerando 27), se considera adecuado establecer el derecho en forma de un importe específico por tonelada.

G. INTERÉS DE LA COMUNIDAD

- (43) Al evaluar el interés de la Comunidad, las instituciones comunitarias han reiterado que el propósito de las medidas antidumping consiste en hacer cesar las distorsiones de la competencia derivadas de prácticas comerciales desleales y en restablecer una competencia libre y leal en el mercado comunitario, lo cual va en beneficio del interés general de la Comunidad. Por otro lado, la no adopción de medidas provisionales agravaría la ya precaria situación del sector económico comunitario, que se caracteriza especialmente por una falta de rentabilidad y la consiguiente amenaza para su viabilidad. Si este sector se viese obligado a paralizar la producción, los efectos serían, casi con seguridad, negativos para los consumidores porque se reduciría el número de competidores en el mercado.
- (44) La Comisión también examinó si la adopción de medidas antidumping podía dar lugar a una importante reducción de la competencia efectiva. Habida

cuenta del hecho de que el fabricante comunitario está dispuesto a aprovisionar a los compradores potenciales, IPS incluido, que existen proveedores en Estados Unidos y Canadá y que las importaciones de la República Popular de China y de Rusia seguirán estando disponibles, la Comisión llegó a la conclusión de que este peligro no podía relegar a un segundo plano la exigencia de salvaguardar la industria comunitaria, cuya desaparición provocaría una reducción de la competencia.

- (45) La Comisión también valoró las posibles repercusiones de las medidas en dos tipos de usuarios: los usuarios primarios, a saber, las industrias transformadoras, como IPS, y las industrias que utilizan el producto transformado, es decir, las del plomo de ferroaleaciones y siderúrgica.

Respecto a las ventas en la Comunidad de empresas transformadoras que recibían sus suministros de calcio metal de Rusia o de la República Popular de China, éstas podrían obtener sus suministros del fabricante comunitario o de Estados Unidos o Canadá y seguir obteniéndolos de Rusia o de la República Popular de China a precios que no fueron objeto de dumping. Por otra parte, para sus ventas fuera de la Comunidad de calcio metal transformado, podrían seguir abasteciéndose en Rusia o en la República Popular de China, en régimen de perfeccionamiento activo, sin pagar derechos. Respecto a la competencia de las importaciones de un producto transformado a partir de calcio metálico originario de Rusia o de la República Popular de China, estas importaciones también estarían sujetas a medidas antidumping dado que el proceso de transformación no cambia la calificación aduanera del producto y no parece ser suficiente para conferir el origen. El impacto de las medidas antidumping sobre la situación competitiva de las industrias transformadas sería, pues mínimo, por lo que el establecimiento de medidas antidumping no sería contrario a los intereses de la Comunidad.

En relación con la industria usuaria final, la Comisión comprobó que un aumento de precio del calcio metal originario de la República Popular China o de Rusia, respecto a los niveles actuales, equivalente al importe del derecho provisional establecido aumentaría el coste de una tonelada de plomo antidumping que incorporase este material en menos del 0,3 %, y de una tonelada de acero no laminado en menos del 0,2 %, por lo que el efecto para las industrias usuarias sería mínimo.

H. DISPOSICIÓN FINAL

- (46) En interés de una buena gestión, conviene fijar un plazo durante el que las partes interesadas podrán dar a conocer sus puntos de vista por escrito y solicitar ser oídas. Por otro lado, todas las conclusiones derivadas del presente Reglamento son provisionales y podrían ser reconsideradas en función de cualquier derecho definitivo que la Comisión pudiese proponer,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

1. Se establece un derecho antidumping provisional sobre las importaciones de calcio metal clasificado en el código NC 2805 21 00 originario de la República Popular de China y de Rusia.
2. El importe del derecho aplicable al precio neto franco frontera de la Comunidad, no despachado de aduana será de 2 074 ecus por tonelada en el caso de la República Popular de China y de 2 120 ecus por tonelada en el caso de Rusia.
3. El despacho a libre práctica en la Comunidad del producto a que se refiere el apartado 1 se supeditará a la

constitución de una garantía por un importe igual al importe del derecho provisional.

Artículo 2

Sin perjuicio de lo dispuesto en la letra b) del apartado 4 del artículo 7 del Reglamento (CEE) nº 2423/88 las partes interesadas podrán dar a conocer sus puntos de vista por escrito y solicitar ser oídas por la Comisión, en el plazo de un mes a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

Artículo 3

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

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

Hecho en Bruselas, el 21 de abril de 1994.

Por la Comisión

Padraig FLYNN

Miembro de la Comisión

REGLAMENTO (CE) Nº 893/94 DE LA COMISIÓN

de 21 de abril de 1994

relativo al restablecimiento de la percepción de los derechos de aduana aplicables a determinados productos industriales originarios de México, China, Lituania, Brasil, Pakistán, India e Indonesia, beneficiarios de las preferencias arancelarias previstas por el Reglamento (CEE) nº 3831/90 del Consejo

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CEE) nº 3831/90 del Consejo, de 20 de diciembre de 1990, relativo a la aplicación de preferencias arancelarias generalizadas para el año 1991 a determinados productos industriales originarios de los países en vías de desarrollo⁽¹⁾, prorrogado para 1994 por el Reglamento (CE) nº 3668/93⁽²⁾, y, en particular, su artículo 9,

Considerando que, en virtud de los artículos 1 y 6 del Reglamento (CEE) nº 3831/90 se concederá la suspensión de los derechos de aduana para el período del 1 de enero al 30 de junio de 1994 a todo país y territorio que figure en el Anexo III, distinto de los indicados en la columna 4 del Anexo I, en el marco de los límites máximos arancelarios preferenciales establecidos en la columna 6 de dicho Anexo I; que, en virtud de lo dispuesto en el artículo 7 de dicho Reglamento, en cuanto dichos límites máximos individuales se alcancen en la Comunidad, la percepción de los derechos de aduana, podrá restablecerse en cualquier momento a la importación de los productos de que se trate originarios de cada uno de dichos países y territorios;

Considerando que para los productos de los números de orden, códigos de la nomenclatura contemplada y orígenes indicados a continuación en el cuadro, el límite máximo individual se fija en los niveles indicados en dicho cuadro; que en la fecha indicada a continuación, las importaciones de dichos productos en la Comunidad han alcanzado por imputación dicho límite máximo:

Número de orden	Origen	Límite máximo (en ecus)	Fecha
10.0250	México	347 500	15. 2. 1994
10.0370	China	405 500	15. 2. 1994
10.0409	Lituania	750 000	14. 3. 1994
10.0430	Brasil	386 000	5. 2. 1994
10.0430	Pakistán	386 000	28. 1. 1994
10.0435	China	463 000	7. 2. 1994
10.0670	India	2 205 000	26. 1. 1994
10.0680	Indonesia	1 563 000	26. 1. 1994

Considerando que procede restablecer los derechos de aduana para dichos productos,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

A partir del 26 de abril de 1994, la percepción de los derechos de aduana, suspendida para el período del 1 de enero al 30 de junio de 1994 en virtud del Reglamento (CEE) nº 3831/90, quedará restablecida a la importación en la Comunidad de los productos indicados en el cuadro siguiente:

⁽¹⁾ DO nº L 370 de 31. 12. 1990, p. 1.

⁽²⁾ DO nº L 338 de 31. 12. 1993, p. 22.

Número de orden	Código NC	Designación de la mercancía	Origen
10.0250	2922 41 00	Lisina y sus ésteres ; sales de estos productos	México
10.0370	2937 21 00 2937 29 10	Cortisona, hidrocortisona, prednisona (dehidrocortisona) et prednisolona (dehidrocortisona) Acetatos de cortisona o de hidrocortisona	China
10.0409	3102 30 3102 40 3102 80 00	Nitrato de amonio, mezclas de nitrato y mezclas de urea con nitrato de amonio	Lituania
10.0430	3503 00 10	Gelatinas y sus derivados	Brasil Pakistán
10.0435	3802 10 00	Carbones activados	China
10.0670	6403	Calzado con suela de caucho	India
10.0680	6404 6405 90 10	Calzado con suela de caucho, plástico, cuero natural, artificial o regenerado y parte superior (corte) de materias textiles Los demás calzados con suela de caucho, plástico, cuero natural, artificial o regenerado	Indonesia

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el tercer día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

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

Hecho en Bruselas, el 21 de abril de 1994.

Por la Comisión
Christiane SCRIVENER
Miembro de la Comisión

REGLAMENTO (CE) Nº 894/94 DE LA COMISIÓN

de 21 de abril de 1994

relativo al restablecimiento de la percepción de los derechos de aduana aplicables a determinados productos textiles originarios de Indonesia, India y China, beneficiarios de las preferencias arancelarias previstas por el Reglamento (CEE) nº 3832/90 del Consejo

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CEE) nº 3832/90 del Consejo, de 20 de diciembre de 1990, relativo a la aplicación de preferencias arancelarias generalizadas para el año 1991 a los productos textiles originarios de países en vías de desarrollo⁽¹⁾, prorrogado para 1994 por el Reglamento (CE) nº 3668/93⁽²⁾, y, en particular, su artículo 12,

Considerando que, en virtud del artículo 10 del Reglamento (CEE) nº 3832/90, se concede para el período del 1 de enero al 30 de junio de 1994 el beneficio del régimen arancelario preferencial, a cada categoría de productos que sean objeto en los Anexos I y II de límites máximos individuales, en el límite de los volúmenes establecidos en las columnas 8 y 7 de dichos Anexos I y II, con respecto a determinados o cada uno de los países o territorios de origen que aparecen en la columna 5 de los mismos Anexos; que, en virtud de lo dispuesto en el artículo 11 de dicho Reglamento, la percepción de los derechos de aduana puede restablecerse en cualquier momento a la importación de los productos de que se trata, una vez se hayan alcanzado dichos límites máximos individuales en la Comunidad;

Considerando que para los productos de los números de orden y orígenes indicados a continuación en el cuadro, el límite máximo se fija en los niveles indicados en dicho cuadro; que en fecha indicada a continuación, las importaciones de dichos productos en la Comunidad han alcanzado por asignación dicho límite máximo:

Número de orden	Origen	Límite máximo (toneladas)	Fecha
40.0090	Indonesia	65 500	9. 2. 1994
40.0980	India	7 000	5. 4. 1994
40.0990	India	37 500	5. 4. 1994
42.1590	China	19 500	10. 3. 1994

Considerando que procede restablecer los derechos de aduana para dichos productos,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

A partir del 26 de abril de 1994 la recaudación de los derechos de aduana, suspendida en virtud del Reglamento (CEE) nº 3832/90, para el período del 1 de enero al 30 de junio de 1994, quedará restablecida a la importación en la Comunidad de los productos indicados en el cuadro siguiente:

⁽¹⁾ DO nº L 370 de 31. 12. 1990, p. 39.

⁽²⁾ DO nº L 338 de 31. 12. 1993, p. 22.

Número de orden	Categoría (Unidades)	Código NC	Designación de la mercancía	Origen
40.0090	9 (toneladas)	5802 11 00 5802 19 00 ex 6302 60 00	Tejidos de algodón con bucles de la clase esponja : ropa de tocador o de cocina, con bucles de la clase esponja, de algodón, que no sean de punto	Indonesia
40.0980	98 (toneladas)	5609 00 00 5905 00 10	Artículos fabricados con hilados, cordeles, cuerdas o cordajes, con exclusión de los tejidos y de los artículos de la categoría 97	India
40.0990	99 (toneladas)	5901 10 00 5901 90 00 5904 10 00 5904 91 10 5904 91 90 5904 92 00 5906 10 10 5906 10 90 5906 99 10 5906 99 90 5907 00 00	Tejidos con baño de cola o de materias amiláceas, del tipo utilizado en encuadernación, cartonnaje, estuchería o usos análogos; telas para calcar o transparentes para dibujar; telas preparadas para la pintura; bucarán y similares para sombrería Linóleo, incluso cortado; revestimientos para el suelo formados por un recubrimiento aplicado sobre un soporte textil, incluso cortados Tejidos cauchutados que no sean de punto que no sean para neumáticos Otros tejidos impregnados o con baño; lienzos pintados para decoraciones de teatro, fondos de estudios y usos análogos distintos de los de la categoría 100	India
42.1590	159 (toneladas)	6204 49 10 6206 10 00 6214 10 00 6215 10 00	Vestidos, camisas, y blusas camiseras de seda o de desperdicios de seda, de tejidos Mantones, chales, pañuelos, bufandas, mantillas, velos y análogos de seda o, de desperdicios de seda : — De seda o desperdicios de seda Corbatas de seda o de desperdicios de seda — De seda o desperdicios de seda	China

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el tercer día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

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

Hecho en Bruselas, el 21 de abril de 1994.

Por la Comisión

Christiane SCRIVENER

Miembro de la Comisión

REGLAMENTO (CE) Nº 895/94 DE LA COMISIÓN

de 22 de abril de 1994

por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 3597/90 relativo a las normas de contabilización de las medidas de intervención que supongan la compra, el almacenamiento y la venta de productos agrícolas por parte de los organismos de intervención

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CEE) nº 3492/90 del Consejo, de 27 de noviembre de 1990, por el que se fijan los elementos que deben tomarse en consideración en las cuentas anuales para la financiación de las medidas de intervención en forma de almacenamiento público, por el Fondo Europeo de Orientación y de Garantía Agraria, Sección «Garantía»⁽¹⁾ y, en particular, su artículo 8,

Considerando que el Reglamento (CEE) nº 3597/90 de la Comisión⁽²⁾, modificado por el Reglamento (CEE) nº 2136/93⁽³⁾, establece las normas de contabilización de las medidas de intervención que supongan la compra, el almacenamiento y la venta de productos agrícolas por parte de los organismos de intervención;

Considerando que el último guión del apartado 5 del artículo 2 del Reglamento (CEE) nº 3597/90 establece un tipo de conversión trimestral para el cálculo del valor de ciertas cantidades ausentes; que es necesario fijar la fecha inicial del primer trimestre a tener en cuenta para cada ejercicio;

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

Hecho en Bruselas, el 22 de abril de 1994.

Considerando que las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité del FEOGA,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

En el último guión del apartado 5 del artículo 2 se añadirá el párrafo siguiente:

«A partir del ejercicio 1994 la fecha de inicio del primer trimestre es la de comienzo del ejercicio.»

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Será aplicable a partir del 1 de octubre de 1993.

Por la Comisión

René STEICHEN

Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO nº L 337 de 4. 12. 1990, p. 3.

⁽²⁾ DO nº L 350 de 14. 12. 1990, p. 43.

⁽³⁾ DO nº L 191 de 31. 7. 1993, p. 89.

REGLAMENTO (CE) Nº 896/94 DE LA COMISIÓN

de 22 de abril de 1994

por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 3406/93 por el que se determinan las variedades de arroz indica a efectos de la intervención

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CEE) nº 1418/76 del Consejo, de 21 de junio de 1976, por el que se establece la organización común de mercados en el sector del arroz ⁽¹⁾, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CEE) nº 1544/93 ⁽²⁾, y, en particular, el apartado 5 de su artículo 5,

Considerando que el artículo 1 del Reglamento (CE) nº 3406/93 de la Comisión ⁽³⁾ establece las características morfológicas y bromatológicas para determinar las variedades de arroz que pueden considerarse variedades indica; que hay que determinar la fase del arroz en la que deben comprobarse dichas características;

Considerando que debe disponerse que la Comisión determine si una muestra cumple las características de las variedades contempladas en dicho Reglamento;

Considerando que el Reglamento (CE) nº 3406/93 establece la lista de laboratorios; que el laboratorio italiano ha cambiado de dirección; que, por consiguiente, conviene modificar dicha lista;

Considerando que las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión de los cereales,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CE) nº 3406/93 quedará modificado como sigue:

1) El apartado 1 del artículo 1 se sustituirá por el texto siguiente:

« 1. A efectos de la aplicación del apartado 2 del artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 1418/76, las variedades de arroz indica serán las que se ajusten a las características siguientes:

a) características morfológicas:

- longitud del grano de arroz descascarillado no inferior a 6,6 milímetros,
- relación entre longitud y anchura del grano de arroz descascarillado no inferior a 3,
- ausencia total de perla y estría en al menos el 60 % de los granos de la muestra de arroz blanco;

a) características bromatológicas del arroz blanco:

- viscosidad no superior a 2,50 g/cm,
- consistencia no inferior a 0,85 kg/cm²,
- contenido de amilosa no inferior al 21 %.

2) El apartado 1 del artículo 4 se sustituirá por el texto siguiente:

« 1. La Comisión determinará si una muestra cumple las características de las variedades en función de la media aritmética de los resultados de los análisis efectuados, excluyendo los dos resultados extremos. ».

3) En el Anexo III, el punto 4 se sustituirá por el texto siguiente:

« 4. ENTE NAZIONALE RISI — CENTRO DI RICERCHE SUL RISO

1. Castello d'Agogna ».

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el séptimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

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

Hecho en Bruselas, el 22 de abril de 1994.

Por la Comisión

René STEICHEN

Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO nº L 166 de 25. 6. 1976, p. 1.

⁽²⁾ DO nº L 154 de 25. 6. 1993, p. 5.

⁽³⁾ DO nº L 310 de 14. 12. 1993, p. 14.

REGLAMENTO (CE) Nº 897/94 DE LA COMISIÓN

de 22 de abril de 1994

**por el que se establecen las disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE)
nº 2847/93 del Consejo en lo que respecta a los proyectos piloto de localización
continua de los buques pesqueros comunitarios**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CEE) nº 2847/93 del Consejo, de 12 de octubre de 1993, por el que se establece un régimen de control aplicable a la política pesquera común⁽¹⁾ y, en particular, el apartado 4 de su artículo 3,

Considerando que el artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 2847/93 establece que, antes del 30 de junio de 1995, los Estados miembros han de llevar a cabo proyectos piloto en relación con la utilización, en determinadas categorías de buques pesqueros comunitarios, de sistemas de localización continua a partir de una estación terrestre o desde un satélite, utilizando la comunicación vía satélite para la transmisión de datos, pudiendo además optar por la realización de proyectos sobre el uso de registradores automáticos de la posición;

Considerando que el objetivo de la realización de dichos proyectos es determinar la tecnología aplicable y los buques que es preciso incluir en los mencionados sistemas con el fin de que, antes del 1 de enero de 1996, el Consejo pueda decidir acerca de su utilización para vigilar más eficazmente las actividades pesqueras;

Considerando que, por consiguiente, para garantizar que los Estados miembros lleven a cabo estos proyectos piloto, es necesario establecer las disposiciones de aplicación, especialmente en lo referente al número por Estado miembro de buques que serán objeto de dichos proyectos y a los procedimientos de recogida y tratamiento informático de los datos enviados o recogidos por los buques y de comunicación de esos datos entre Estados miembros;

Considerando que, para garantizar el seguimiento de estos proyectos piloto y la cooperación entre los Estados miembros, éstos deben informar a la Comisión acerca de la realización de dichos proyectos;

Considerando que las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión del sector de la pesca y de la acuicultura,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El presente Reglamento establece las condiciones en que los Estados miembros deberán ejecutar los proyectos

piloto previstos en el artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 2847/93, relativos a sistemas de localización continua de los buques de pesca comunitarios, desde estaciones terrestres o desde un satélite, con comunicación de datos vía satélite y, cuando proceda, los proyectos piloto relativos a los registradores automáticos de la posición.

Artículo 2

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones necesarias para ejecutar:

- a) proyectos piloto relativos a la localización continua de los buques pesqueros comunitarios utilizando la comunicación vía satélite, que se aplicarán a un número mínimo de buques que enarbolan pabellón de un Estado miembro que deberá ser por lo menos igual al número de buques cuya eslora total sea superior a 50 metros, si este número es superior a diez buques, y, en cualquier caso, no inferior a diez buques; en el Anexo I se indica el número mínimo de buques para cada Estado miembro;
- b) de forma facultativa, proyectos piloto complementarios relativos al registro de la localización continua de los buques de pesca comunitarios mediante un sistema de registro automático de la posición, que se aplicarán como máximo, al mismo número de buques que el previsto para los proyectos piloto a que se refiere la letra a).

2. Los Estados miembros velarán por que los proyectos piloto mencionados en el apartado 1 se apliquen a los buques de eslora superior a 17 metros. No obstante, los Estados miembros podrán aplicar proyectos piloto a un número limitado de buques de eslora inferior a 17 metros cuando las actividades de estos buques se hallen sometidas a limitaciones del esfuerzo pesquero.

3. Los proyectos piloto deberán ejecutarse a partir del 1 de julio de 1994. Deberán ser operativos en todos los Estados miembros a partir del 1 de octubre de 1994 y, por lo menos, hasta el 30 de junio de 1995.

4. Sin perjuicio de las condiciones establecidas en el apartado 1, los Estados miembros podrán decidir la ejecución conjunta de algunos de dichos proyectos.

⁽¹⁾ DO nº L 261 de 20. 10. 1993, p. 1.

Artículo 3

Cada Estado miembro designará a la autoridad competente encargada de ejecutar los proyectos piloto y, a más tardar un mes después de la entrada en vigor del presente Reglamento, comunicará a la Comisión el nombre, dirección, números de teléfono y telefax de dicha autoridad.

Artículo 4

Cada Estado miembro adoptará las disposiciones necesarias para que los proyectos piloto comprendan:

- a) las instalaciones a bordo de los buques que enarbolan su pabellón y participen en tales proyectos;
- b) los equipos informáticos que permitan a las autoridades competentes contempladas en el artículo 3 tratar los datos transmitidos o recogidos por los buques de pesca a que se refiere el artículo 2, así como aquellos otros comunicados por las autoridades competentes de los demás Estados miembros.

Artículo 5

En los proyectos piloto que utilicen el sistema de comunicación vía satélite, las instalaciones a que se refiere la letra a) del artículo 4 deberán:

- 1) permitir la localización continua de los buques que enarbolan pabellón del Estado miembro de que se trate, desde una estación terrestre o vía satélite, cualesquiera que sean las aguas marítimas en las que se hallen faenando o el puerto en el que se encuentren, con un error de posición inferior a 500 metros y un intervalo de confianza del 99 %;
- 2) garantizar la transmisión automática, con una frecuencia de una vez cada hora, de los datos relativos a la posición geográfica, con un error de posición inferior a 500 metros y un intervalo de confianza del 99 % y la fecha y hora en que se haya determinado tal posición, de los buques que enarbolan pabellón del Estado miembro de que se trate a la autoridad competente de dicho Estado contemplada en el artículo 3 y a la Comisión, a petición suya, con el consentimiento del Estado del pabellón;
- 3) garantizar la fiabilidad de los datos contemplados en el punto 2.

Artículo 6

En los proyectos piloto complementarios que utilicen un sistema de registro automático de la posición, las instalaciones a que se refiere la letra a) del artículo 4 deberán:

- 1) permitir el registro automático y continuo de la posición geográfica, con un error de posición inferior a 500 metros y un intervalo de confianza del 99 %, la fecha y hora en que se haya determinado tal posición, cualesquiera que sean las aguas marítimas en las que se

hallen faenando los buques o el puerto en el que se encuentren;

- 2) garantizar la fiabilidad de los datos contemplados en el punto 1.

Artículo 7

Los equipos a que se refiere la letra b) del artículo 4 deberán permitir al Estado de pabellón, cualquiera que sea el sistema utilizado:

- 1) recoger, tratar, registrar y centralizar en soporte informático los datos mencionados en el punto 2 del artículo 5 y en el punto 1 del artículo 6. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para conservar estos datos hasta el 31 de diciembre de 1995;
- 2) comunicar automáticamente la información transmitida o recogida por sus buques a la autoridad competente del Estado miembro en cuyas aguas marítimas faenen los buques de que se trate y a la Comisión a petición suya, con el consentimiento del Estado del pabellón.

Artículo 8

1. Los Estados miembros cooperarán para garantizar la comunicación de la información contemplada en el punto 2 del artículo 7.

2. Cada Estado miembro del pabellón adoptará las disposiciones necesarias para que los datos transmitidos por cada uno de sus buques en el marco de los proyectos piloto contemplados en la letra a) del apartado 1 del artículo 2 sean comunicados a la autoridad competente contemplada en el punto 2 del artículo 7 a más tardar en los 60 minutos siguientes a la recepción de los datos por el Estado miembro del pabellón y en todo caso, en los 120 minutos siguientes a la transmisión de datos por sus buques.

A tal fin, podrán utilizar un formato de intercambio de datos mutuamente aceptable.

3. La autoridad competente contemplada en el apartado 2 que reciba la información adoptará las disposiciones necesarias para procesar dicha información en soporte informático.

Artículo 9

1. A más tardar un mes antes de la plena entrada en funcionamiento de los proyectos piloto, los Estados miembros comunicarán a la Comisión la lista de datos relativos a la ejecución de los proyectos piloto mencionados en el Anexo II. No obstante, los Estados miembros que hayan enviado tal información, en el marco de la aplicación de la Decisión 89/631/CEE del Consejo⁽¹⁾, quedarán exentos de tal obligación.

Los Estados miembros informarán periódicamente a la Comisión de la ejecución de sus proyectos piloto.

⁽¹⁾ DO nº L 364 de 14. 12. 1989, p. 64.

2. Cuando proceda añadir, excluir o sustituir un buque o modificar la información relativa a un buque, el Estado miembro del pabellón informará de ello a la Comisión.

Artículo 10

Para facilitar la cooperación entre Estados miembros, la Comisión comunicará a cada uno de éstos la información que reciba en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 9 y garantizará el seguimiento de los proyectos piloto que se lleven a cabo en cada Estado miembro con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 36 del Reglamento (CEE) nº 2847/93.

Artículo 11

Antes del 31 de marzo de 1995, los Estados miembros presentarán a la Comisión un informe provisional de evaluación del proyecto o proyectos piloto que haya

ejecutado. Antes del 31 de agosto de 1995, los Estados miembros presentarán a la Comisión un informe final que contendrá, en particular, información sobre la relación entre coste y eficacia de los sistemas y las garantías de transparencia de los sistemas utilizados, así como recomendaciones sobre el futuro de los sistemas de localización continua de los buques de pesca comunitarios.

Basándose en esos informes, la Comisión enviará al Consejo un informe global de evaluación de los proyectos piloto ejecutados por los Estados miembros en el que figurarán, cuando sea necesario, propuestas relativas al establecimiento de un sistema de localización continua de los buques de pesca comunitarios.

Artículo 12

El presente Reglamento entrará en vigor el tercer día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

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

Hecho en Bruselas, el 22 de abril de 1994.

Por la Comisión

Yannis PALEOKRASSAS

Miembro de la Comisión

ANEXO I

Estado miembro	Número de buques de eslora superior a 50 m (de acuerdo con el fichero de la flota de octubre de 1993)	Número de buques de pesca contemplados en el artículo 2
Belgique/Belgie	0	10
Deutschland	15	15
Danmark	4	10
España	124	124
France	67	67
United Kingdom	19	19
Ελλάς	9	10
Ireland	3	10
Italia	17	17
Nederland	14	14
Portugal	47	47

ANEXO II

Relación de los datos mencionados en el artículo 9:

- Número de buques interesados y descripción técnica de los mismos (nº interno del fichero de la flota, nombre, número de identificación externa, eslora, tonelaje, potencia, indicativo de llamada por radio, tipo de buque, tipo de pesca practicado habitualmente).
- Características técnicas de los equipos mencionados en el artículo 4.

REGLAMENTO (CE) Nº 898/94 DE LA COMISIÓN

de 22 de abril de 1994

por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 1627/89 relativo a la compra de carne de vacuno mediante licitación

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CEE) nº 805/68 del Consejo, de 27 de junio de 1968, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de la carne de bovino ⁽¹⁾, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 3611/93 ⁽²⁾, y, en particular, el apartado 7 de su artículo 6,

Considerando que el Reglamento (CEE) nº 1627/89 de la Comisión, de 9 de junio de 1989, relativo a la compra de carne de vacuno mediante licitación ⁽³⁾, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 790/94 ⁽⁴⁾, ha dispuesto la realización de compras mediante licitación en algunos Estados miembros o regiones de Estados miembros para determinados grupos de calidades;

Considerando que la aplicación de las disposiciones establecidas en los apartados 2, 3 y 4 del artículo 6 del Reglamento (CEE) nº 805/68 así como la necesidad de limitar la intervención a las compras que sean necesarias para

garantizar un apoyo razonable del mercado han llevado a modificar, sobre la base de las cotizaciones de las que tiene conocimiento la Comisión y de acuerdo con el Anexo del presente Reglamento, la lista de los Estados miembros o regiones de Estados miembros en los que queda abierta la licitación así como la de los grupos de calidades que pueden ser objeto de compras de intervención,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Se sustituye el Anexo del Reglamento (CEE) nº 1627/89 por el Anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 26 de abril de 1994.

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

Hecho en Bruselas, el 22 de abril de 1994.

Por la Comisión

René STEICHEN

Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO nº L 148 de 28. 6. 1968, p. 24.

⁽²⁾ DO nº L 328 de 29. 12. 1993, p. 7.

⁽³⁾ DO nº L 159 de 10. 6. 1989, p. 36.

⁽⁴⁾ DO nº L 92 de 9. 4. 1994, p. 10.

ANEXO — BILAG — ANHANG — ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ — ANNEX — ANNEXE — ALLEGATO — BIJLAGE — ANEXO

Estados miembros o regiones de Estados miembros y grupos de calidades previstos en el apartado 1 del artículo 1

Medlemsstater eller regioner og kvalitetsgrupper, jf. artikel 1, stk. 1

Mitgliedstaaten oder Gebiete eines Mitgliedstaats sowie die in Artikel 1 Absatz 1 genannten Qualitätsgruppen

Κράτη μέλη ή περιοχές κρατών μελών και ομάδες ποιότητας που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1

Member States or regions of a Member State and quality groups referred to in Article 1 (1)

États membres ou régions d'États membres et groupes de qualités visés à l'article 1^{er}, paragraphe 1

Stati membri o regioni di Stati membri e gruppi di qualità di cui all'articolo 1, paragrafo 1

In artikel 1, lid 1 bedoelde Lid-Staten of gebieden van een Lid-Staat en kwaliteitsgroepen

Estados-membros ou regiões de Estados-membros e grupos de qualidades referidos no n° 1 do artigo 1º

Estados miembros o regiones de Estados miembros	Categoría A			Categoría C		
Medlemsstat eller region	Kategori A			Kategori C		
Mitgliedstaaten oder Gebiete eines Mitgliedstaats	Kategorie A			Kategorie C		
Κράτος μέλος ή περιοχή κράτους μέλους	Κατηγορία Α			Κατηγορία Γ		
Member States or regions of a Member State	Category A			Category C		
États membres ou régions d'États membres	Catégorie A			Catégorie C		
Stati membri o regioni di Stati membri	Categoria A			Categoria C		
Lid-Staat of gebied van een Lid-Staat	Categorie A			Categorie C		
Estados-membros ou regiões de Estados-membros	Categoria A			Categoria C		
	U	R	O	U	R	O
Denmark			×			

REGLAMENTO (CE) N° 899/94 DE LA COMISIÓN

de 22 de abril de 1994

por el que se fijan las exacciones reguladoras a la importación aplicables a los cereales y a las harinas, grañones y sémolas de trigo o de centeno

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CEE) n° 1766/92 del Consejo, de 30 de junio de 1992, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de los cereales⁽¹⁾, modificado por el Reglamento (CEE) n° 2193/93⁽²⁾, y, en particular, el apartado 5 de su artículo 10 y el apartado 3 de su artículo 11,

Visto el Reglamento (CEE) n° 3813/92 del Consejo, de 28 de diciembre de 1992, relativo a la unidad de cuenta y a los tipos de conversión que han de aplicarse en el marco de la política agrícola común⁽³⁾, modificado por el Reglamento (CE) n° 3528/93⁽⁴⁾,

Considerando que el Reglamento (CE) n° 819/94 de la Comisión⁽⁵⁾ y todos los Reglamentos que posteriormente lo han modificado han fijado las exacciones reguladoras aplicables a la importación de cereales, de harinas de trigo y de centeno, y grañones y sémolas de trigo;

Considerando que, para permitir el normal funcionamiento del régimen de las exacciones reguladoras, es conveniente aplicar para el cálculo de éstas el tipo representativo de mercado registrado durante el período de

referencia de 21 de abril de 1994 por lo que se refiere a las monedas flotantes;

Considerando que la aplicación de las modalidades mencionadas en el Reglamento (CE) n° 819/94 a los precios de oferta y a las cotizaciones de dicho día de los que tiene conocimiento la Comisión conduce a modificar las exacciones reguladoras actualmente en vigor con arreglo al Anexo del presente Reglamento,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Se fijan en el Anexo las exacciones reguladoras que deben percibirse a la importación de los productos contemplados en las letras a), b) y c) del apartado 1 del artículo 1 del Reglamento (CEE) n° 1766/92.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 23 de abril de 1994.

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

Hecho en Bruselas, el 22 de abril de 1994.

Por la Comisión

René STEICHEN

Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO n° L 181 de 1. 7. 1992, p. 21.

⁽²⁾ DO n° L 196 de 5. 8. 1993, p. 22.

⁽³⁾ DO n° L 387 de 31. 12. 1992, p. 1.

⁽⁴⁾ DO n° L 320 de 22. 12. 1993, p. 32.

⁽⁵⁾ DO n° L 94 de 13. 4. 1994, p. 16.

ANEXO

del Reglamento de la Comisión, de 22 de abril de 1994, por el que se fijan las exacciones reguladoras a la importación aplicables a los cereales y a las harinas, grañones y sémolas de trigo o de centeno

(en ecus/t)

Código NC	Países terceros (*)
0709 90 60	95,32 ⁽²⁾ ⁽³⁾
0712 90 19	95,32 ⁽²⁾ ⁽³⁾
1001 10 00	3,84 ⁽¹⁾ ⁽⁵⁾
1001 90 91	93,23
1001 90 99	93,23 ⁽²⁾
1002 00 00	119,50 ⁽⁶⁾
1003 00 10	123,17
1003 00 90	123,17 ⁽²⁾
1004 00 00	98,40
1005 10 90	95,32 ⁽²⁾ ⁽³⁾
1005 90 00	95,32 ⁽²⁾ ⁽³⁾
1007 00 90	103,35 ⁽²⁾
1008 10 00	33,67 ⁽²⁾
1008 20 00	48,17 ⁽²⁾ ⁽⁹⁾
1008 30 00	0 ⁽⁵⁾
1008 90 10	(7)
1008 90 90	0
1101 00 00	167,66 ⁽²⁾
1102 10 00	205,81
1103 11 10	40,91
1103 11 90	191,45
1107 10 11	176,83
1107 10 19	134,88
1107 10 91	230,12 ⁽¹⁰⁾
1107 10 99	174,70 ⁽²⁾
1107 20 00	201,79 ⁽¹⁰⁾

(1) Para el trigo duro, originario de Marruecos y transportado directamente desde dicho país a la Comunidad, la exacción reguladora se reducirá en 0,60 ecus por tonelada.

(2) Con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (CEE) nº 715/90 las exacciones reguladoras no se aplicarán a los productos originarios de los Estados de África, del Caribe y del Pacífico e importados directamente en los departamentos franceses de Ultramar.

(3) Para el maíz originario de los Estados de África, del Caribe y del Pacífico, la exacción reguladora a la importación en la Comunidad se reducirá en 1,81 ecus por tonelada.

(4) Para el mijo y el sorgo originarios de los Estados de África, del Caribe y del Pacífico, la exacción reguladora a la importación en la Comunidad se percibirá con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (CEE) nº 715/90.

(5) Para el trigo duro y el alpiste producidos en Turquía y transportados directamente desde dicho país a la Comunidad, la exacción reguladora se reducirá en 0,60 ecus por tonelada.

(6) La exacción reguladora percibida a la importación de centeno producido en Turquía y transportado directamente desde dicho país a la Comunidad se define en los Reglamentos (CEE) nº 1180/77 del Consejo (DO nº L 142 de 9. 6. 1977, p. 10), modificado en último lugar por el Reglamento (CEE) nº 1902/92 (DO nº L 192 de 11. 7. 1992, p. 3), y (CEE) nº 2622/71 de la Comisión (DO nº L 271 de 10. 12. 1971, p. 22), modificado por el Reglamento (CEE) nº 560/91 (DO nº L 62 de 8. 3. 1991, p. 26).

(7) A la importación del producto del código NC 1008 90 10 (triticale), se percibirá la exacción reguladora aplicable al centeno.

(8) De acuerdo con el apartado 1 del artículo 101 de la Decisión 91/482/CEE, no se aplicarán exacciones reguladoras a los productos originarios de los países y territorios de Ultramar.

(9) Los productos de dicho código importados de Polonia y Hungría con arreglo a los Acuerdos celebrados entre esos países y la Comunidad en el marco de los Acuerdos interinos entre la República Checa, la República Eslovaca, Bulgaria y Rumanía y la Comunidad y para los que se presente un certificado EUR 1, expedido en las condiciones previstas en los Reglamentos (CE) nº 121/94 o 335/94, estarán sujetos a las exacciones reguladoras contempladas en el Anexo de esos mismos Reglamentos.

(10) En virtud de lo dispuesto en el Reglamento (CEE) nº 1180/77 del Consejo, esta exacción se reducirá en 5,44 ecus por tonelada para los productos originarios de Turquía.

REGLAMENTO (CE) Nº 900/94 DE LA COMISIÓN

de 22 de abril de 1994

por el que se fijan las primas que se añaden a las exacciones reguladoras a la importación para los cereales, la harina y la malta

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CEE) nº 1766/92 del Consejo, de 30 de junio de 1992, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de los cereales ⁽¹⁾, modificado por el Reglamento (CEE) nº 2193/93 ⁽²⁾, y, en particular, el apartado 4 de su artículo 12,

Visto el Reglamento (CEE) nº 3813/92 del Consejo, de 28 de diciembre de 1992, relativo a la unidad de cuenta y a los tipos de conversión que han de aplicarse en el marco de la política agrícola común ⁽³⁾, modificado por el Reglamento (CE) nº 3528/93 ⁽⁴⁾,

Considerando que el Reglamento (CEE) nº 1681/93 de la Comisión ⁽⁵⁾ y todos los Reglamentos que posteriormente lo han modificado han fijado las primas que se añaden a las exacciones reguladoras para los cereales y la malta;

Considerando que, para permitir el normal funcionamiento del régimen de las exacciones reguladoras, es conveniente aplicar para el cálculo de éstas el tipo repre-

sentativo de mercado registrado durante el período de referencia de 21 de abril de 1994 por lo que se refiere a las monedas flotantes;

Considerando que, en función de los precios cif y de los precios cif de compra a plazo de dicho día, las primas que se añaden a las exacciones reguladoras actualmente en vigor deben modificarse con arreglo al Anexo del presente Reglamento,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Las primas que se añaden a las exacciones reguladoras fijadas por anticipado para la importación de los productos contemplados en las letras a), b) y c) del apartado 1 del artículo 1 del Reglamento (CEE) nº 1766/92 se fijan en el Anexo.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 23 de abril de 1994.

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

Hecho en Bruselas, el 22 de abril de 1994.

Por la Comisión

René STEICHEN

Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO nº L 181 de 1. 7. 1992, p. 21.

⁽²⁾ DO nº L 196 de 5. 8. 1993, p. 22.

⁽³⁾ DO nº L 387 de 31. 12. 1992, p. 1.

⁽⁴⁾ DO nº L 320 de 22. 12. 1993, p. 32.

⁽⁵⁾ DO nº L 159 de 1. 7. 1993, p. 11.

ANEXO

del Reglamento de la Comisión, de 22 de abril de 1994, por el que se fijan las primas que se añaden a las exacciones reguladoras a la importación para los cereales, la harina y la malta

A. Cereales y harinas

(en ecus/t)

Código NC	Corriente	1 ^{er} plazo	2 ^o plazo	3 ^{er} plazo
	4	5	6	7
0709 90 60	0	1,14	0	0
0712 90 19	0	1,14	0	0
1001 10 00	0	0	0	0
1001 90 91	0	0	0	0
1001 90 99	0	0	0	0
1002 00 00	0	0	0	0
1003 00 10	0	0	0	0
1003 00 90	0	0	0	0
1004 00 00	0	0	0	0
1005 10 90	0	1,14	0	0
1005 90 00	0	1,14	0	0
1007 00 90	0	0	0	0
1008 10 00	0	0	0	0
1008 20 00	0	0	0	0
1008 30 00	0	0	0	0
1008 90 90	0	0	0	0
1101 00 00	0	0	0	1,06
1102 10 00	0	0	0	0
1103 11 10	0	0	0	0
1103 11 90	0	0	0	0

B. Malta

(en ecus/t)

Código NC	Corriente	1 ^{er} plazo	2 ^o plazo	3 ^{er} plazo	4 ^o plazo
	4	5	6	7	8
1107 10 11	0	0	0	0	0
1107 10 19	0	0	0	0	0
1107 10 91	0	0	0	0	0
1107 10 99	0	0	0	0	0
1107 20 00	0	0	0	0	0

REGLAMENTO (CE) Nº 901/94 DE LA COMISIÓN**de 22 de abril de 1994****por el que se fijan las exacciones reguladoras sobre la importación del azúcar blanco y del azúcar en bruto**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CEE) nº 1785/81 del Consejo, de 30 de junio de 1981, por el que se establece una organización común de mercados en el sector del azúcar ⁽¹⁾, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 133/94 ⁽²⁾, y, en particular, el apartado 8 de su artículo 16,

Visto el Reglamento (CEE) nº 3813/92 del Consejo, de 28 de diciembre de 1992, relativo a la unidad de cuenta y a los tipos de conversión que han de aplicarse en el marco de la política agrícola común ⁽³⁾, modificado por el Reglamento (CE) nº 3528/93 ⁽⁴⁾, y, en particular, su artículo 5,

Considerando que el Reglamento (CEE) nº 1695/93 de la Comisión ⁽⁵⁾, modificado en último lugar por el Reglamento (CE) nº 879/94 ⁽⁶⁾, ha fijado las exacciones reguladoras aplicables a la importación del azúcar blanco y el azúcar en bruto;

Considerando que la aplicación de las normas y modalidades mencionadas en el Reglamento (CEE) nº 1695/93 a los datos de que dispone la Comisión en la actualidad conduce a modificar las exacciones reguladoras actual-

mente en vigor, con arreglo al Anexo del presente Reglamento;

Considerando que, para permitir el normal funcionamiento del régimen de las exacciones reguladoras, es conveniente aplicar para el cálculo de éstas el tipo representativo de mercado registrado durante el período de referencia de 21 de abril de 1994 por lo que se refiere a las monedas flotantes,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO :

Artículo 1

Se fijan en el Anexo las exacciones reguladoras sobre la importación contempladas en el apartado 1 del artículo 16 del Reglamento (CEE) nº 1785/81, para el azúcar en bruto de la calidad tipo y para el azúcar blanco.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 23 de abril de 1994.

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

Hecho en Bruselas, el 22 de abril de 1994.

Por la Comisión

René STEICHEN

Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO nº L 177 de 1. 7. 1981, p. 4.

⁽²⁾ DO nº L 22 de 27. 1. 1994, p. 7.

⁽³⁾ DO nº L 387 de 31. 12. 1992, p. 1.

⁽⁴⁾ DO nº L 320 de 22. 12. 1993, p. 32.

⁽⁵⁾ DO nº L 159 de 1. 7. 1993, p. 40.

⁽⁶⁾ DO nº L 102 de 21. 4. 1994, p. 13.

ANEXO

del Reglamento de la Comisión, de 22 de abril de 1994, por el que se fijan las exacciones reguladoras sobre la importación para el azúcar blanco y el azúcar en bruto

(en ecus/100 kg)

Código NC	Importe de la exacción reguladora ⁽²⁾
1701 11 10	33,99 ⁽¹⁾
1701 11 90	33,99 ⁽¹⁾
1701 12 10	33,99 ⁽¹⁾
1701 12 90	33,99 ⁽¹⁾
1701 91 00	39,43
1701 99 10	39,43
1701 99 90	39,43 ⁽²⁾

⁽¹⁾ El importe de la exacción reguladora aplicable se calculará con arreglo a las disposiciones del artículo 2 o 3 del Reglamento (CEE) n° 837/68 de la Comisión (DO n° L 151 de 30. 6. 1968, p. 42), cuya última modificación la constituye el Reglamento (CEE) n° 1428/78 (DO n° L 171 de 28. 6. 1978, p. 34).

⁽²⁾ De acuerdo con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 16 del Reglamento (CEE) n° 1785/81, el presente importe se aplicará también a los azúcares obtenidos a partir de azúcar blanco y de azúcar bruto a los que se hayan añadido sustancias distintas de los aromatizantes o colorantes.

⁽³⁾ De acuerdo con el apartado 1 del artículo 101 de la Decisión 91/482/CEE, no se aplicarán exacciones reguladoras a los productos originarios de los países y territorios de Ultramar.

REGLAMENTO (CE) Nº 902/94 DE LA COMISIÓN

de 22 de abril de 1994

por el que se restablece el derecho de aduana preferencial para la importación de claveles de una flor (estándar) originarios de Israel

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CEE) nº 4088/87 del Consejo, de 21 de diciembre de 1987, por el que se establecen las condiciones de aplicación de los derechos de aduana preferenciales por la importación de determinados productos de la floricultura originarios de Chipre, Israel, Jordania y Marruecos⁽¹⁾, modificado por el Reglamento (CEE) nº 3551/88⁽²⁾, y, en particular, la letra b) del apartado 2 de su artículo 5,

Considerando que el Reglamento (CEE) nº 4088/87 determina las condiciones de aplicación de un derecho de aduana preferencial a las rosas de flor grande, las rosas de flor pequeña, los claveles de una flor (estándar) y los claveles de varias flores (spray) dentro del límite de contingentes arancelarios abiertos anualmente para la importación en la Comunidad de flores frescas cortadas;

Considerando que el Reglamento (CEE) nº 2604/93 del Consejo⁽³⁾ se refiere a la apertura y modo de gestión de los contingentes arancelarios comunitarios de flores y capullos de flores, cortados, frescos y originarios de Chipre, Jordania, Marruecos e Israel;

Considerando que el párrafo 3 del artículo 2 del Reglamento (CEE) nº 4088/87 dispone que el derecho de aduana preferencial volverá a aplicarse, para un producto y origen dados, cuando los precios del producto importado (sin deducir el derecho de aduana total), con respecto por lo menos al 70 % de las cantidades para las que se disponga de cotizaciones en los mercados representativos de la Comunidad, sean iguales o superiores al 85 % del precio comunitario al productor durante un período, a partir de la aplicación efectiva de la medida de suspensión del derecho de aduana preferencial:

- de dos días consecutivos de mercado, después de una suspensión en aplicación de la letra a) del apartado 2 del artículo 2 de este Reglamento,
- de tres días consecutivos de mercado, después de una suspensión en aplicación de la letra b) del apartado 2 del artículo 2 de este Reglamento;

Considerando que el Reglamento (CEE) nº 2890/93 de la Comisión⁽⁴⁾, establece los precios comunitarios de producción de los claveles y rosas en aplicación del régimen de importación;

Considerando que el Reglamento (CEE) nº 700/88 de la Comisión⁽⁵⁾, modificado en último lugar por el Reglamento (CEE) nº 2917/93⁽⁶⁾, establece las normas de aplicación de dicho régimen;

Considerando que los tipos representativos de mercado definidos en el artículo 1 del Reglamento (CEE) nº 3813/92 del Consejo⁽⁷⁾, modificado por el Reglamento (CE) nº 3528/93⁽⁸⁾, se utilizan para convertir el importe expresado en las monedas de los terceros países y sirven de base para la determinación de los tipos de conversión agraria de las monedas de los Estados miembros; que las disposiciones de aplicación y de determinación de tales conversiones se establecen en el Reglamento (CEE) nº 1068/93 de la Comisión⁽⁹⁾, modificado por el Reglamento (CE) nº 547/94⁽¹⁰⁾;

Considerando que el derecho de aduana preferencial de los claveles de una flor (estándar) originarios de Israel fijado por el Reglamento (CEE) nº 2604/93 ha sido suspendido en virtud del Reglamento (CE) nº 814/94 de la Comisión⁽¹¹⁾;

Considerando que, sobre la base de las comprobaciones efectuadas de acuerdo con lo dispuesto en los Reglamentos (CEE) nºs 4088/87 y 700/88, procede concluir que se cumplen las condiciones contempladas en el último párrafo del apartado 3 del artículo 2 del Reglamento (CEE) nº 4088/87 para el restablecimiento del derecho de aduana preferencial para los claveles de una flor (estándar) originarios de Israel; que procede restablecer el derecho de aduana preferencial,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Queda restablecido el derecho de aduana preferencial para las importaciones de claveles de una flor (estándar) (códigos NC ex 0603 10 13 y ex 0603 10 53) originarios de Israel fijado por el Reglamento (CEE) nº 2604/93.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 25 de abril de 1994.

⁽¹⁾ DO nº L 382 de 31. 12. 1987, p. 22.

⁽²⁾ DO nº L 311 de 17. 11. 1988, p. 1.

⁽³⁾ DO nº L 239 de 24. 9. 1993, p. 1.

⁽⁴⁾ DO nº L 263 de 22. 10. 1993, p. 10.

⁽⁵⁾ DO nº L 72 de 18. 3. 1988, p. 16.

⁽⁶⁾ DO nº L 264 de 23. 10. 1993, p. 33.

⁽⁷⁾ DO nº L 387 de 31. 12. 1992, p. 1.

⁽⁸⁾ DO nº L 320 de 22. 12. 1993, p. 32.

⁽⁹⁾ DO nº L 108 de 1. 5. 1993, p. 106.

⁽¹⁰⁾ DO nº L 69 de 12. 3. 1994, p. 1.

⁽¹¹⁾ DO nº L 94 de 13. 4. 1994, p. 7.

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

Hecho en Bruselas, el 22 de abril de 1994.

Por la Comisión
René STEICHEN
Miembro de la Comisión

DIRECTIVA 94/16/CE DE LA COMISIÓN

de 22 de abril de 1994

por la que se modifica la Directiva 74/63/CEE del Consejo relativa a las sustancias y productos indeseables en la alimentación animal

(Texto pertinente a los fines del EEE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Vista la Directiva 74/63/CEE del Consejo, de 17 de diciembre de 1973, relativa a las sustancias y productos indeseables en la alimentación animal⁽¹⁾, cuya última modificación la constituye la Directiva 93/74/CEE⁽²⁾, y, en particular, su artículo 6,

Considerando que las disposiciones de la Directiva 74/63/CEE establecen que el contenido de los Anexos deberá adaptarse continuamente a la evolución de los conocimientos científicos y técnicos;

Considerando que es oportuno modificar el contenido de arsénico de los piensos completos para peces, dado que esta clase de animales recibe una alimentación, compuesta principalmente de harinas de pescado, que contienen arsénico natural; que, una vez fijado dicho contenido, los piensos no presentan ningún peligro para la salud animal o humana ni para el medio ambiente;

Considerando que las medidas previstas en la presente Directiva se ajustan al dictamen del Comité permanente de alimentación animal,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

El Anexo I de la Directiva 74/63/CEE se modificará con arreglo al Anexo de la presente Directiva.

Artículo 2

Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva a más tardar el 1 de marzo de 1995. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

Artículo 3

La presente Directiva entrará en vigor el tercer día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Hecho en Bruselas, el 22 de abril de 1994.

Por la Comisión

René STEICHEN

Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO nº L 38 de 11. 2. 1974, p. 31.

⁽²⁾ DO nº L 237 de 22. 9. 1993, p. 23.

ANEXO

En el punto nº 1 « Arsénico » de la parte A del Anexo I, los términos « piensos completos » que figuran en la columna « Alimentos para animales » y la cifra « 2 » que figura en la columna « Contenido máximo » se sustituirán por lo que se indica a continuación :

• Sustancias, productos	Alimentos para animales	Contenido máximo en mg/kg (ppm) de alimento, referido a una humedad del 12 %
1	2	3
	Piensos completos, a excepción de los piensos completos para peces	2 4 »

II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 29 de marzo de 1994

relativa a un procedimiento de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado CE
(IV/33.941 HOV-SVZ/MCN)

(Los textos en lenguas alemana, francesa, y neerlandesa son los únicos auténticos)

(94/210/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Considerando lo que sigue :

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

1ª PARTE

HECHOS

Visto el 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⁽¹⁾, cuya última modificación la constituye el Acta de adhesión de Grecia,

I. Datos generales

A. Denuncia de Havenondernemersvereniging SVZ (denominada en lo sucesivo HOV-SVZ)

Vista la solicitud de comprobación de una infracción presentada el 16 de mayo de 1991, de conformidad con el artículo 10 del Reglamento (CEE) nº 1017/68, por Havenondernemersvereniging SVZ,

- (1) HOV-SVZ, asociación que agrupa a las empresas que ejercen su actividad en el puerto de Rotterdam, presentó una denuncia contra :
 - Deutsche Bundesbahn (DB),
 - Maritime Container Network (MCN),
 - Transfracht Deutsche Transportgesellschaft GmbH (Transfracht).
- (2) Esta denuncia se refiere a las condiciones de transporte por ferrocarril de los contenedores marítimos con destino a Alemania o procedentes de este país y que transitan por un puerto alemán, belga o neerlandés.
- (3) El denunciante considera que las tarifas ferroviarias aplicadas por DB a los transportes de contenedores marítimos entre Alemania y los puertos belgas y neerlandeses son mucho más elevadas que las aplicadas al transporte de estos mismos contenedores por puertos alemanes.
- (4) En opinión del denunciante, el objeto de estas prácticas es favorecer los transportes realizados por DB, lo que constituye un abuso de posición dominante contrario a lo dispuesto en el artículo 86 del Tratado.

Después de haber ofrecido a las empresas interesadas la oportunidad de dar a conocer sus puntos de vista en relación con las objeciones formuladas por la Comisión, con arreglo al artículo 26 del Reglamento (CEE) nº 1017/68 y al Reglamento (CEE) nº 1630/69 de la Comisión, de 8 de agosto de 1969, relativo a las audiencias previstas en los apartados 1 y 2 del artículo 26 del Reglamento (CEE) nº 1017/68 del Consejo de 19 de julio de 1968⁽²⁾,

Previa consulta al Comité consultivo en materia de prácticas restrictivas y de posiciones dominantes,

⁽¹⁾ DO nº L 175 de 23. 7. 1968, p. 1.

⁽²⁾ DO nº L 209 de 21. 8. 1969, p. 11.

- (5) Por otra parte, el denunciante considera que el acuerdo relativo a la MCN, celebrado entre DB, Nederlandse Spoorwegen (NS), Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB), Intercontainer y Transfracht para el transporte de los contenedores marítimos, infringe lo dispuesto en el artículo 85 del Tratado.

B. Particularidades del sector del transporte de contenedores

- (6) Los transportes internacionales de mercancías se efectúan cada vez más por medio de contenedores.
- (7) Los contenedores que circulan por vía marítima poseen características técnicas específicas que permiten, en particular, cargarlos en varios niveles en los buques.
- Estos contenedores, denominados en lo sucesivo « contenedores marítimos », se transportan esencialmente por vía marítima, si bien requieren un encaminamiento previo y posterior por medio del transporte terrestre, después del tránsito por un puerto marítimo.
- (8) En determinados casos, los armadores prestan un servicio « puerta a puerta », que incluye la totalidad del transporte, incluso la parte terrestre. En estos casos, los armadores suelen comprar estos servicios de transporte a empresas independientes y los venden a continuación en el marco de un servicio global.
- (9) Las empresas de transporte por carretera, por vía navegable o los operadores de transporte combinado prestan estos servicios de transporte terrestre a los armadores.
- (10) En el sector del transporte combinado de mercancías y, especialmente, del transporte terrestre de contenedores marítimos, las empresas ferroviarias no venden prestaciones de transporte directamente a los cargadores, salvo en rarísimas excepciones si se trata de envíos muy importantes.
- (11) Los operadores de transporte combinado preparan la oferta y venden a los cargadores las prestaciones de transporte combinado. Se trata de empresas de transporte que disponen de un material específico: máquinas de manutención y vagones especializados. Esas empresas captan su clientela, efectúan los transportes mediante trenes completos o envíos aislados, se encargan de los trámites administrativos y aduaneros al cruzar las fronteras, así como de la recepción de los cargamentos en el punto de destino.
- (12) Para realizar sus prestaciones, los operadores deben comprar los servicios de tracción ferroviaria y el

acceso a las infraestructuras a las únicas empresas que pueden ofrecerlos: las empresas ferroviarias.

C. Empresas implicadas

a) Empresas ferroviarias

- (13) DB, NS y SNCB son las empresas ferroviarias nacionales que ejercen su actividad en Alemania, en los Países Bajos y en Bélgica, respectivamente.

El 1 de enero de 1994, la DB y la Deutsche Reichsbahn se han fusionado dando lugar a la Deutsche Bahn AG, que es la sucesora de la DB.

b) Operadores de transporte combinado

- (14) Intercontainer es una filial común de 24 empresas ferroviarias europeas, encargada de la organización y de la venta de servicios internacionales de transporte por contenedores.

Se trata jurídicamente de una sociedad cooperativa constituida de conformidad con el Derecho belga, creada en 1967 y cuya sede está en Bruselas. Esta empresa interviene en el mercado en calidad de operador, comprando los servicios ferroviarios necesarios a las empresas ferroviarias.

- (15) Hasta 1990, Intercontainer intervenía exclusivamente en el segmento de mercado de los contenedores marítimos y de las cajas móviles en el tráfico internacional. Desde 1991, este operador interviene en todos los segmentos del mercado: contenedores, cajas móviles, remolques y semirremolques, tanto en tráfico nacional como internacional.

- (16) Transfracht Deutsche Transportgesellschaft GmbH

Transfracht es una empresa en participación, filial de DB en un 80%. El resto del capital es propiedad de Deutsche-Verkehrs-Bank-AG, que es, a su vez, filial de DB. Transfracht también interviene en el mercado como operador, comprando los servicios ferroviarios necesarios a las empresas ferroviarias.

D. Marco reglamentario en el que operan las empresas ferroviarias

- (17) Hasta el 31 de diciembre de 1992, las empresas ferroviarias nacionales disponían en su Estado de un monopolio otorgado por los poderes públicos para la utilización de la infraestructura ferroviaria y la prestación de los servicios correspondientes.

Por consiguiente, hasta esa fecha, una empresa ferroviaria instalada en un Estado miembro no disponía de ningún derecho de acceso a las infraestructuras de los demás Estados miembros para prestar servicios internacionales.

(18) Las condiciones de funcionamiento del mercado se modificaron el 1 de enero de 1993, con la transposición de la Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios⁽¹⁾. En determinadas condiciones, esta Directiva confiere a las empresas ferroviarias de un Estado miembro un derecho de acceso a las infraestructuras de los demás Estados miembros, especialmente para realizar transportes combinados internacionales.

(19) El presente procedimiento se refiere a hechos anteriores a la transposición de dicha Directiva, cuyas disposiciones no pueden tenerse en cuenta en este contexto. En cualquier caso, la Comisión observa que la transposición de la mencionada Directiva no modifica el carácter anticompetitivo de las prácticas que se examinan a continuación.

E. Datos económicos

(20) El tráfico de contenedores realizado por los principales puertos situados entre Hamburgo y Amberes en los últimos años fue el siguiente :

Período 1986-1990

(miles de TEU) (Twenty Foot Equivalent Units)

	1986	1987	1988	1989	1990	Evolución 1986-1990
Hamburgo	1 246	1 451	1 620	1 750	1 969	+ 58 %
Bremen	1 000	1 055	1 138	1 249	1 163	+ 16 %
Rotterdam	2 897	2 839	3 268	3 617	3 666	+ 26 %
Amberes	1 313	1 437	1 470	1 474	1 580	+ 20 %
Total	6 456	6 782	7 496	8 090	8 378	+ 30 %

(21) Por lo que se refiere al tráfico total de contenedores marítimos con destino a Alemania o procedente de este país, en 1987 ascendió a 1,4 millones de contenedores, de los que 550 000 transitaron por los puertos alemanes y 860 000 por los puertos belgas o neerlandeses.

(22) La participación relativa de los distintos modos de transporte para el transporte terrestre de estos 1,4 millones de contenedores fue la siguiente en 1987-1988 :

	Puertos alemanes Alemania	Puertos belgas y neerlandeses/Alemania
Transporte por carretera	[..](¹)	[..]
Transporte por vía navegable	[..]	[..]
Transporte ferroviario combinado	[..]	[..]

(¹) En el texto de la presente Decisión, destinada a la publicación, ciertas informaciones fueron omitidas, conforme a las disposiciones del artículo 28 del Reglamento (CEE) nº 1017/68.

(23) A continuación se presentan los datos correspondientes a los transportes realizados por los principales operadores de transporte combinado :

TRANSPORTES DE CONTENEDORES REALIZADOS POR INTERCONTAINERS

(en TEU)

	1988 (abril-diciembre)	1989	1990	1991	Evolución 1991-1989 (%)
Puertos belgas/Alemania	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
Alemania/Puertos belgas	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
Puertos neerlandeses/Alemania	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
Alemania/Puertos neerlandeses	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
Total	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]

(24) TRANSPORTES DE CONTENEDORES REALIZADOS POR TRANSFRACHT

(entre los puertos alemanes y Alemania)

(número de contenedores)

	1988	1989	1990	1991	Evolución 1991-1989 (%)
Contenedores cargados	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
Contenedores vacíos	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
Total	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]

II. El acuerdo « Maritime Container Network »

(25) En la organización de los transportes de contenedores marítimos con destino a Alemania o procedentes de este país intervienen tres empresas ferroviarias para la prestación de los servicios ferroviarios indispensables (tracción ferroviaria, acceso a la infraestructura, coordinación internacional de estos servicios) y dos operadores de transporte combinado.

(¹) DO nº L 237 de 24. 8. 1991, p. 25.

- (26) En el caso de transportes realizados a partir de puertos alemanes, DB presta la totalidad de los servicios ferroviarios necesarios.
- (27) En el caso de transportes realizados a partir de puertos belgas y neerlandeses, DB interviene para la prestación de servicios ferroviarios en el territorio alemán y SNCB o NS para prestar estos mismos servicios en su territorio respectivo.
- (28) Por lo que se refiere a los operadores, hasta 1987, Transfracht realizaba por su cuenta todos los transportes combinados ferroviarios de contenedores marítimos en Alemania que transitaban por un puerto alemán.
- (29) Por su parte, Intercontainer realizaba los transportes internacionales de contenedores marítimos procedentes de Alemania o con destino a este país que transitaban por un puerto belga o neerlandés.
- (30) El 1 de abril de 1988, DB, NS, SNCB, Intercontainer y Transfracht firmaron un acuerdo relativo a la creación de la « Maritime Container Network (MCN) ».

Este acuerdo establece una cooperación entre los signatarios para el transporte ferroviario de contenedores marítimos procedentes de Alemania o con destino a este país, que transiten por un puerto alemán, neerlandés o belga.

- (31) El protocolo de acuerdo no prevé la creación de una entidad jurídica distinta, pero establece dos estructuras de coordinación: el « Steering Committee » y el « Bureau Commun ».
- (32) El « Steering Committee » está compuesto por seis miembros nombrados por las partes contratantes. Transfracht propone tres miembros e Intercontainer otros tres. El protocolo de acuerdo prevé que, entre los miembros propuestos por Intercontainer, se nombrará un representante de SNCB y un representante de NS y, entre los miembros propuestos por Transfracht, se nombrarán tres representantes de DB y de Transfracht.

Este Steering Committee es el instrumento de decisión y de control de la MCN. Su objeto es definir la política general de la MCN, especialmente en lo que se refiere a los servicios ofrecidos y a los precios.

- (33) El « Bureau Commun » es el órgano de gestión del acuerdo, administrado por Transfracht desde Frankfurt. Está compuesto por un responsable nombrado por el Steering Committee y por colaboradores nombrados por Transfracht e Intercontainer.
- (34) En virtud del apartado 10 del protocolo de acuerdo, « las partes contratantes consideran que el Bureau Commun es una organización común de Transfracht e Intercontainer cuya misión consiste, por lo que se refiere a la producción, a la compra y a la venta, en elaborar y comercializar las prestaciones en su nombre, por su cuenta y bajo su responsabilidad en el mercado geográfico definido en el título II », es decir, el tráfico de contenedores marítimos

por los puertos belgas, neerlandeses y de Alemania occidental procedentes de localidades situadas en la antigua República Federal de Alemania, territorio que a continuación se amplió a la antigua República Democrática Alemana, o con destino a estas localidades.

- (35) El Bureau Commun se encarga directamente de la compra, tarificación, venta y seguimiento de los transportes.

Las demás funciones y, especialmente, la facturación, el cobro, las reclamaciones y la comercialización se reparten entre Intercontainer, que realiza los transportes a partir de los puertos belgas y neerlandeses y con destino a ellos y Transfracht, que realiza los transportes a partir de los puertos alemanes y con destino a estos últimos.

- (36) En el transporte internacional, el Bureau Commun vende las prestaciones por cuenta de Intercontainer, pero la facturación es efectuada directamente por Intercontainer.

III. La política de precios de transportes ferroviarios de contenedores procedentes de Alemania o con destino a este país que transiten por un puerto alemán, belga o neerlandés

A. Modalidades de fijación de tarifas

- (37) Durante el procedimiento, los representantes de Transfracht declararon que la base tarifaria aplicada a la oferta pluriportuaria se estableció de acuerdo con la estructura de tarificación del modelo « In-Grid », que Transfracht aplicó anteriormente a los transportes nacionales alemanes.

- (38) Este sistema de tarificación se basa en una división geográfica de Alemania en 144 zonas, con un solo precio de transporte para todos los puntos de salida o de destino dentro de una misma zona (véase el mapa en el Anexo 1).

Este sistema se concibió partiendo de tres principios: neutralidad en cuanto a la naturaleza de la mercancía, neutralidad en cuanto al cliente y neutralidad en cuanto al puerto.

- (39) Mediante carta de 20 de diciembre de 1991 dirigida a la Comisión, en respuesta a una solicitud de información, la empresa Transfracht indicó que « la neutralidad en cuanto al puerto se garantiza gracias al sistema InGrid que divide Alemania occidental en 144 zonas. Todos los lugares de salida y de llegada de una misma zona corresponden a un único precio neto que depende de la distancia entre dicha zona y los puertos de Alemania del norte, concretamente de Hamburgo. Naturalmente, la determinación de los precios también tiene en cuenta la situación competitiva. Por ejemplo, si se trata del transporte de contenedores de 20 pies, el tren ofrece ventajas técnicas con respecto al camión que permiten a Transfracht realizar ofertas especiales a los clientes.

En cambio, el transporte de contenedores de 40 pies puede realizarse fácilmente por camión y sólo permite a Transfracht una flexibilidad muy reducida en materia de precios ».

- (40) En abril de 1988, el sistema de tarificación InGrid se amplió al tráfico entre Alemania y los puertos belgas y neerlandeses. El 1 de julio de 1991, este mismo sistema se amplió al territorio de la antigua República Democrática Alemana y las 144 zonas se sustituyeron por una nueva tabla de 65 zonas (véase el mapa en el Anexo 2).
- (41) En una fase posterior del procedimiento, los representantes de DB y de Transfracht indicaron que el nivel de precios de venta ofrecido en el marco de la MCN depende asimismo de los costes de producción y, concretamente, de tres factores :
- el número de contenedores transportados y la posibilidad o no de recurrir a trenes completos,
 - la calidad de las infraestructuras ferroviarias de los puertos,
 - el cruce de las fronteras, que supone gastos adicionales.

B. Tarifas ofrecidas en el marco de la MCN

- (42) Los cuadros que se adjuntan en los Anexos 3 a 9 presentan, para una serie de relaciones importantes, las tarifas de transporte por los puertos del norte y del oeste.
- (43) En el oeste, se trata de los puertos de Amberes y Rotterdam y, en el norte, de los de Hamburgo, Bremen y Bremerhaven.
- (44) Por lo que se refiere a los puertos del norte, del 1 de julio al 30 de septiembre de 1990 las tarifas eran distintas entre Hamburgo, Bremen y Bremerhaven. A partir del 1 de octubre de 1990, se aplicó la misma tarifa a estos tres puertos.
- (45) Las tarifas a partir de los puertos de Rotterdam y Amberes son idénticas desde el 1 de julio de 1990.

2ª PARTE

VALORACIÓN JURÍDICA

I. Artículo 85 del Tratado

A. El concepto de acuerdo

- (46) El « protocolo de acuerdo » MCN celebrado entre DB, SNCB, NS, Intercontainer y Transfracht establece una cooperación entre estas empresas para la

prestación de servicios de transporte de contenedores marítimos. No obstante la terminología utilizada, este protocolo expresa una auténtica concurrencia de voluntades entre las partes y constituye, por tanto, un acuerdo a efectos del artículo 85 del Tratado.

B. Empresas implicadas

- (47) Las empresas ferroviarias interesadas (DB, NS y SNCB) son empresas que efectúan transportes ferroviarios de personas y mercancías.

Se trata de empresas a efectos del artículo 85 del Tratado.

- (48) Intercontainer es una sociedad cooperativa cuya actividad es el transporte combinado de mercancías. Se trata asimismo de una empresa a efectos del artículo 85 del Tratado.
- (49) Transfracht es una sociedad constituida con arreglo al derecho alemán, que efectúa transportes combinados de mercancías. Constituye asimismo una empresa a efectos del artículo 85 del Tratado.

C. Relaciones entre Transfracht y DB

- (50) Transfracht es una filial de DB y de Deutsche-Verkehrs-Bank AG, que es, a su vez, una filial de DB. Estas tres empresas constituyen por consiguiente un « grupo » controlado por DB en el que Transfracht no goza de una autonomía real para determinar su comportamiento en el mercado.
- (51) Así pues, de conformidad con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia ⁽¹⁾, este acuerdo, en lo que se refiere a las relaciones entre Transfracht y DB, no se ve afectado por lo dispuesto en el artículo 85 del Tratado.

D. Mercado

a) Servicios considerados

- (52) El presente asunto afecta a los transportes terrestres de contenedores marítimos procedentes de Alemania o con destino a este país, que transitan por un puerto belga, neerlandés o alemán. Las empresas de transporte por carretera, los transportistas por vía navegable y los operadores de transporte combinado prestan estos servicios a los armadores o cargadores, según las modalidades referidas en los considerandos 6 a 12.

⁽¹⁾ Véase, en particular, la sentencia de 31 de octubre de 1974, asunto 15/74 CentraFarm/Sterling Drug, Rec. 1974, p. 1147.

- (53) Durante el procedimiento, algunas partes defendieron la tesis de que el mercado de servicios considerado no es únicamente el de los transportes terrestres, sino un mercado más amplio que incluye todas las prestaciones, incluida la parte marítima de las mismas.
- (54) De conformidad con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia ⁽¹⁾, el concepto de mercado, por lo que se refiere a las normas de competencia, implica la existencia de una competencia efectiva entre los productos o los servicios que lo constituyen.
- (55) Ahora bien, está comprobado que las empresas ferroviarias y los armadores ejercen su actividad en dos fases diferentes de un proceso económico y no compiten en la prestación de servicios de transporte.
- (56) Cabe concluir, por tanto, que la mencionada tesis definida por las partes carece de fundamento.
- (57) Durante el procedimiento, otras partes indicaron que el mercado de servicios considerado en el presente asunto no es únicamente el de los transportes de contenedores, sino el de los transportes terrestres de mercancías, que incluyen, en particular, el transporte de cereales, carbón y acero.
- (58) A este respecto, cabe recordar que el Tribunal de Justicia declaró en su sentencia de 9 de noviembre de 1983, en el asunto Michelin / Comisión ⁽²⁾, que « al examinar la posible posición dominante de una empresa en un mercado determinado, deben evaluarse las posibilidades de competencia en el mercado que reúna todos aquellos productos que, por sus características, sean los más adecuados para satisfacer necesidades constantes y sean poco intercambiables por otros ».
- (59) En este caso concreto, la Comisión considera que los servicios de transporte de mercancías por contenedores marítimos no son intercambiables por servicios de transporte sin contenedores por lo que constituyen un mercado distinto. Esta singularidad se ha acentuado en los últimos años con la generalización de los servicios de transporte marítimos de línea por contenedores. Este modo de transporte permite importantes beneficios en términos de productividad con respecto al transporte de tipo tradicional. De acuerdo con algunos estudios ⁽³⁾, este beneficio sería del orden de 1 a 3 e incluso de 1 a 7 por lo que se refiere a las operaciones portuarias que pueden realizarse mucho más rápidamente, lo que permite una rotación acelerada de los buques.
- (60) Por consiguiente, el transporte a granel, en buques fletados, de mercancías que pueden ser transportadas por contenedor no constituye una alternativa viable en términos económicos.
- b) Mercado geográfico
- (61) Para determinar el mercado geográfico, deben tenerse en cuenta varios elementos que se exponen a continuación.
- (62) Los principales puertos alemanes, belgas y neerlandeses, es decir, Hamburgo, Bremen-Bremerhaven, Rotterdam y Amberes, disponen de los equipos necesarios para hacer frente al tráfico importante de contenedores marítimos.
- (63) Dada la configuración geográfica de Europa, algunas localidades alemanas están más cerca de puertos belgas o neerlandeses que de puertos alemanes.
- (64) Los puertos de estos tres Estado miembros están conectados con las principales localidades alemanas por importantes infraestructuras ferroviarias y de carreteras.
- (65) Las conferencias marítimas que desembarcan o embarcan contenedores marítimos en los puertos alemanes, belgas o neerlandeses aplican el mismo precio de transporte, cualquiera que sea el puerto de que se trate, y que consideran sustituibles los puertos de estos tres Estados.
- (66) Cuando los armadores prestan un servicio de « puerta a puerta » y compran las consiguientes prestaciones de transporte ferroviario, éstas son facilitadas por operadores de transporte combinado que se encargan de todo el transporte ferroviario, independientemente del número de empresas ferroviarias, que, por su parte, sólo interviene para vender un servicio de tracción ferroviaria a los operadores. Para los armadores, es indiferente el hecho de que un transporte ferroviario entre un puerto belga o neerlandés y una localidad alemana necesite la intervención de una o varias empresas ferroviarias.
- (67) Asimismo, resulta indiferente para los transportistas por carretera transportar contenedores marítimos entre una localidad alemana y un puerto alemán o entre esta localidad y un puerto belga o neerlandés.
- (68) Por consiguiente, el cargador o el armador que compra el transporte terrestre entre una localidad alemana y un puerto de embarque escoge el modo de transporte y el itinerario que ofrezca las mejores condiciones, independientemente de las fronteras políticas.
- (69) Asimismo, debe tenerse en cuenta el análisis que realizan algunos operadores ferroviarios, tal como se desprende de los documentos obtenidos por la Comisión durante la instrucción.

⁽¹⁾ Véase, en particular, la sentencia de 13 de febrero de 1979, asunto 85/76 Hoffmann La Roche / Comisión, Rec. 1979, p. 461.

⁽²⁾ Asunto 322/81, Rec. 1983, p. 3461.

⁽³⁾ Véase, en particular, S. Gilman y M. Grabam, *the Case for a conference rate making authority in the inland sector* (julio de 1990).

- (70) Así, en respuesta a una solicitud de información, la empresa Transfracht remitió una carta a la Comisión el 20 de diciembre de 1991, en la que indicaba lo siguiente :

« De conformidad con el apartado 2 del protocolo de acuerdo, el acuerdo MCN se aplica al mercado del transporte de la República Federal de Alemania con los puertos del sector Hamburgo-Amberes. Conviene especificar en este contexto el sentido de la expresión "sector Hamburgo-Amberes" y el significado de estos puertos para el transporte de contenedores marítimos de gran dimensión.

Como puede adivinarse, el sector Hamburgo-Amberes incluye todos los puertos marítimos que se sitúan geográficamente entre Hamburgo y Amberes, a lo largo de la costa europea. Desde el punto de vista del tráfico por contenedores procedentes de ultramar, estos puertos de Europa representan una zona de destino uniforme.

De acuerdo con las "Conference Rules" de los grandes transportistas de contenedores, el precio exigido para el transporte desde un puerto de ultramar hacia un puerto del sector Hamburgo-Amberes es único.

Para las grandes empresas de armadores, cuya influencia en las estructuras del transporte de contenedores en el continente europeo es considerable, es muy importante que estos puertos, que se consideran equivalentes por lo que se refiere a los precios, funcionen como vasos comunicantes en términos de logística. El trayecto de un portacontenedores con destino a Europa es un buen ejemplo : el buque atracará primero en uno de los puertos del sector Hamburgo-Amberes para descargar parte de su cargamento y, a ser posible, cargar nuevos contenedores, incluso vacíos. Mientras el barco sigue su ruta hacia otro puerto del sector Hamburgo-Amberes, los contenedores descargados en el primer puerto deberían ser transportados, a ser posible hacia su destinatario en Europa, ser vaciados y reenviados, vacíos o con un nuevo cargamento, a un segundo puerto del sector Hamburgo-Amberes. Si funciona la coordinación logística, al llegar a este segundo puerto, el barco descargará el resto del cargamento y recargará los contenedores que hayan vuelto entretanto. Es obvio que se necesita un alto grado de precisión para esta coordinación, dado que la mayor parte de las empresas de armadores suelen prever tiempos de descarga para sus buques que no superan doce horas. Habida cuenta exclusivamente del coste de explotación de un barco de contenedores, que puede oscilar entre 40 000 y 80 000 dólares estadounidenses diarios, es comprensible que la compañía desee sacar el máximo provecho de su portacontenedores ».

- (71) Así, pues, cabe concluir de los puntos expuestos anteriormente que el mercado geográfico que debe tenerse en cuenta en este caso es el que cubre los

territorios de Alemania, Bélgica y los Países Bajos, en los que ejercen su actividad las tres empresas ferroviarias y los dos operadores de transporte combinado de que se trata. Estos territorios representan una parte sustancial del mercado común.

E. Restricciones de la competencia

- (72) El transporte ferroviario de contenedores marítimos procedentes de ultramar y con destino a Alemania, o a la inversa, puede realizarse por varios itinerarios :

- desde los puertos « del norte », es decir, alemanes, o
- desde los puertos « del oeste », es decir, belgas y neerlandeses.

- (73) Cuando el transporte se realiza desde los puertos alemanes, sólo intervienen las empresas del grupo constituido por DB y Transfracht, DB presta los servicios ferroviarios imprescindibles para todo el transporte en Alemania y Transfracht interviene en su calidad de operador de transporte combinado.

- (74) Cuando el transporte se realiza desde los puertos belgas o neerlandeses, es precisa la intervención de dos empresas ferroviarias para la prestación de servicios ferroviarios a los operadores :

- NS y DB, si el transporte se realiza desde un puerto neerlandés,
- SNCB y DB, si el transporte se realiza desde un puerto belga.

Cada empresa ferroviaria recibe la parte de ingresos correspondiente a los servicios prestados.

La prestación de transporte combinado se realiza por medio de un operador que, en este caso, sólo puede ser Intercontainer.

- (75) El hecho de que, hasta el 31 de diciembre de 1992, cada una de las empresas ferroviarias dispusiera de un monopolio sobre sus infraestructuras no excluye la existencia de una competencia en otros niveles.

- (76) Puede existir esta competencia entre las empresas ferroviarias que, en principio, pueden ofrecer directamente a los cargadores o armadores la venta de sus servicios de transporte. En efecto, si la prestación de estos servicios requiere por parte de SNCB y de NS una cooperación con DB, cada una de las empresas ferroviarias tendrá interés directo en prestar sus servicios para la totalidad o, al menos, parte del trayecto entre el mar del Norte y las localidades situadas en Alemania.

- (77) Esta competencia potencial existe en las mismas condiciones entre las empresas ferroviarias cuando intervienen directamente en su calidad de operadores y entre los operadores Transfracht e Intercontainer. Sólo se encuentran al margen de esta competencia potencial las relaciones entre DB y su filial Transfracht.

- (78) Por último, existe una posibilidad de competencia entre los operadores de transporte combinado que, desde un punto de vista técnico, pueden intervenir en el mercado desde puertos del norte o puertos del oeste, indistintamente.
- (79) La existencia de esta competencia se puso de manifiesto en una « nota a los administradores de Intercontainer », redactada para el consejo de administración de esta empresa el 25 de febrero de 1986 y en la que se indican los siguientes antecedentes :
- « Antecedentes
- El tráfico marítimo de grandes contenedores entre :
- destinos nacionales de la República Federal de Alemania, y
 - puertos marítimos belgas, neerlandeses y alemanes occidentales
- se caracteriza :
- a) por una competencia de los modos de transporte (ferrocarril, carretera, vía navegable), y
 - b) por una competencia en los ejes de transporte, es decir, entre las líneas procedentes de o con destino a :
 - puertos «del oeste», especialmente Rotterdam y Amberes,
 - puertos «del norte», especialmente Bremerhaven y Hamburgo ».
- (80) La existencia de esta competencia también se puso de manifiesto en las declaraciones de NS, realizadas en la segunda reunión del « grupo de responsables del transporte combinado », celebrada en París el 1 de septiembre de 1987, y, en cuyas actas se especifica en particular lo siguiente :
- « El mercado marítimo de los contenedores es rentable en términos financieros y, por ende, interesante para NS (un [...] % del tráfico y un [...] % de sus ingresos), si bien la cuota de mercado es reducida ([...] % en Rotterdam, [...] % en la República Federal de Alemania). Aunque corresponde a Intercontainer determinar la política comercial, NS y DB están estudiando acciones específicas para limitar la competencia estéril en el mercado alemán entre Transfracht (puertos alemanes) e Intercontainer (Rotterdam): una célula común, instalada en Francfort, propondrá una oferta completa a los armadores que opten por el recorrido ferroviario máximo. ».
- (81) En virtud del acuerdo de cooperación celebrado entre DB, SNCB, NS, Intercontainer y Transfracht, el « Bureau Commun » de la MCN se encarga de la organización y comercialización de las prestaciones de transporte ferroviario de los contenedores marítimos desde los puertos del sector Hamburgo-Amberes hacia el territorio de Alemania y a la inversa.
- (82) Por medio de este órgano común, las partes en el acuerdo proponen una oferta única sobre la base de tarifas acordadas entre sí y los transportes corren a cargo, respectivamente, de Intercontainer desde los puertos del oeste o hacia ellos y por Transfracht desde los puertos del norte o hacia ellos.
- (83) Por consiguiente, el acuerdo MCN tiene por objeto y efecto eliminar la competencia real o potencial entre Intercontainer y Transfracht en la comercialización de los servicios de transporte combinado a cargadores y armadores marítimos. A falta de este acuerdo, los cargadores y armadores marítimos podrían introducir cierta competencia entre los dos operadores y optar por el que ofreciera el mejor servicio en términos de calidad y precio.
- (84) El establecimiento de una entidad común de comercialización elimina esta fuente de competencia.
- (85) Asimismo, el establecimiento de esta entidad tiene por objeto y efecto restringir la competencia real o potencial entre las empresas ferroviarias en la venta directa de servicios de transporte combinado a cargadores o armadores.
- (86) El acuerdo MCN también tiene por objeto y efecto restringir la competencia real o potencial entre las empresas ferroviarias, por una parte, e Intercontainer y Transfracht, por otra, en la venta de servicios de transporte a los cargadores y armadores.
- (87) La existencia del acuerdo MCN confiere asimismo a Transfracht e Intercontainer una ventaja competitiva importante, merced a las relaciones privilegiadas que el acuerdo establece con las empresas ferroviarias que prestan servicios ferroviarios cuyo coste representa una parte esencial del precio de venta final de los operadores. El acuerdo permite asimismo a Intercontainer y Transfracht eludir los riesgos de una competencia activa entre sí y hallarse en una posición más fuerte con respecto a otros competidores.
- (88) Por consiguiente, el acuerdo MCN también tiene por efecto restringir la competencia en el mercado de referencia, ya que resulta más difícil el acceso de nuevos competidores que no dispongan de las mismas ventajas que Transfracht e Intercontainer.

- (89) El acuerdo celebrado entre DB, SNCB, NS, Transfracht e Intercontainer para la constitución de la MCN tiene por objeto y por efecto restringir la competencia en el mercado de los transportes terrestres de contenedores marítimos entre el territorio alemán y los puertos situados entre Amberes y Hamburgo, en infracción de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 85 del Tratado.

F. Efectos en el comercio entre Estados miembros

- (90) El acuerdo de que se trata afecta a las condiciones de transporte de contenedores marítimos dentro de Alemania, así como entre Alemania y los puertos belgas y neerlandeses.

Dicho acuerdo afecta directamente a las posibilidades de transporte que se ofrecen a los cargadores para efectuar los transportes de contenedores marítimos. Asimismo, afecta a la actividad de los puertos alemanes, belgas y neerlandeses, ya que puede provocar un desvío del tráfico. El acuerdo celebrado entre DB, NS, SNCB, Transfracht e Intercontainer afecta, por tanto, al comercio entre Estados miembros a que se refiere el artículo 85 del Tratado.

G. Artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 1017/68

- (91) Del título de este artículo se deduce que se aplica a los acuerdos cuyo único objeto y efecto sea :

- la aplicación de mejoras técnicas, o
- la cooperación técnica,

siempre que para alcanzar estos objetivos, las empresas dispongan de los medios enumerados en las letras a) a g) de dicho artículo 3.

En el presente procedimiento, corresponde a la Comisión examinar si el objeto del acuerdo MCN es aplicar mejoras técnicas o garantizar la cooperación técnica.

- (92) En primer lugar, la Comisión observa que, durante el procedimiento, las partes en el acuerdo no revelaron la existencia de ninguna mejora técnica cuya aplicación necesitara la celebración del acuerdo MCN.
- (93) Asimismo, conviene recordar que el instrumento de decisión en el marco de la MCN es el Steering Committee, cuyas atribuciones son las siguientes :

- 1) Definición o modificación de la política de la empresa a corto/medio/largo plazo en relación con el tráfico a que se refiere el presente

acuerdo y, en particular, definición o modificación de la política de producción y de los precios.

- 2) Definición de los principios relativos a la oferta de prestaciones.
- 3) Problemas de los itinerarios.
- 4) Selección y control del responsable del « Bureau Commun Transfracht/Intercontainer » así como determinación, en un pliego de condiciones adecuado, de las competencias y misiones detalladas del personal de dicho « Bureau Commun ».
- 5) Balance periódico de funcionamiento del « Bureau Commun », de los resultados obtenidos y de sus consecuencias.
- 6) Presupuesto funcionamiento del « Bureau Commun ».

La Comisión observa que estas actividades no guardan relación alguna con la aplicación de mejoras técnicas ni con la cooperación técnica.

- (94) La empresa Transfracht confirmó este análisis en una carta remitida a la Comisión el 20 de diciembre de 1991, en la que especifica que las actividades de la MCN se refieren a los siguientes puntos :

- « — comercialización de prestaciones de transporte en nombre y por cuenta de Intercontainer y de Transfracht,
- adquisición de prestaciones ferroviarias y prestaciones adicionales de las empresas ferroviarias,
- establecimiento de un sistema de precios de venta conforme al mercado,
- publicación de las ofertas existentes,
- primer contacto y mantenimiento de buenas relaciones con los clientes,
- presentación publicitaria de las ofertas existentes,
- liquidación de cuentas entre las partes en el acuerdo,
- establecimiento de un presupuesto, de documentación y de estadísticas. ».

Ninguna de estas actividades tiene por objeto aplicar mejoras técnicas ni garantizar la cooperación técnica.

- (95) Asimismo, la Comisión observa que el objeto esencial del acuerdo es regular las condiciones de comercialización de los servicios de transporte combinado prestados por Intercontainer y Transfracht en calidad de operadores.

Ahora bien, si en el transporte ferroviario internacional es necesaria una cooperación técnica, ésta se refiere esencialmente a la prestación de servicios ferroviarios por cada empresa ferroviaria, actividad que no se incluye en el acuerdo MCN, que sólo se refiere a la venta del transporte combinado por operadores especializados.

(96) Se deduce de estos elementos que el objeto esencial del acuerdo MCN es asegurar la comercialización de los servicios de transporte de contenedores marítimos en el marco de una oferta única por el Steering Committee y el Bureau Commun Transfracht/Intercontainer.

(97) La Comisión considera que los acuerdos entre empresas para asegurar en común la comercialización de productos o de servicios pueden tener repercusiones directas o indirectas a nivel técnico. No obstante, éstas no son suficientes para que el acuerdo de que se trata quede incluido en el ámbito de aplicación del artículo 3 del Reglamento (CEE) n° 1017/68. En efecto, este artículo exige que el acuerdo tenga por único objeto y único efecto aplicar mejores técnicas o garantizar la cooperación técnica.

(98) La Comisión considera que estas condiciones no se cumplen en el presente caso.

H. Artículo 5 del Reglamento (CEE) n° 1017/68

(99) La Comisión considera que no se ha demostrado que el establecimiento de una estructura común para la venta de servicios de transporte pueda mejorar la calidad de estos servicios. Antes de que se celebrara el acuerdo, Transfracht e Intercontainer ya prestaban estos servicios y la Comisión observa que, desde finales de 1992, estos dos operadores han vuelto a proponer estos servicios sin que se haya comprobado modificación alguna en la calidad de los servicios.

(100) Tampoco se ha demostrado que se ha registrado una mejora de la productividad de estas empresas o un progreso técnico o económico.

(101) En cualquier caso, la Comisión estima que las restricciones de la competencia que impone el acuerdo son importantes y no pueden considerarse indispensables para conseguir una mejora de la calidad de los servicios. A este respecto, la Comisión señala que, en los demás combinados internacionales europeos, varios operadores pueden intervenir en condiciones de competencia sin que esta situación perjudique el funcionamiento del mercado.

(102) Por último, el acuerdo brinda la posibilidad de eliminar la competencia en todo el transporte ferroviario de contenedores entre Alemania y los puertos alemanes, belgas y neerlandeses.

Por consiguiente, el acuerdo MCN proporciona a las empresas la posibilidad de eliminar la competencia en una parte sustancial del mercado de transporte de referencia.

(103) Por lo tanto, la Comisión opina que no se cumplen los requisitos que establece el artículo 5 del Reglamento (CEE) n° 1017/68 para conceder una exención a la prohibición de estos acuerdos.

I. Apartado 2 del artículo 22 del Reglamento (CEE) n° 1017/68

(104) En virtud del apartado 2 del artículo 22 del Reglamento (CEE) n° 1017/68, la Comisión puede imponer a las empresas multas que oscilen entre mil ecus y un millón de ecus, pudiéndose elevar este límite máximo hasta el 10 % del volumen de negocios alcanzado durante el ejercicio económico precedente por cada empresa que hubiere tomado parte en la infracción cuando, deliberadamente o por negligencia, cometan una infracción del artículo 85 o del artículo 86 del Tratado. Para determinar el importe de la multa, se tomará en consideración, además de la gravedad de la infracción, la duración de la misma.

(105) Durante el procedimiento, algunas partes indicaron que habían actuado de buena fe, estimando que el acuerdo MCN era legal a la luz del Derecho comunitario.

(106) De la jurisprudencia del Tribunal de Justicia (1) se deduce que « para que una infracción de las normas de la competencia previstas en el Tratado pueda considerarse dolosa, no es necesario que la empresa tuviera conciencia de infringir la prohibición del artículo 85; es suficiente que no pudiera ignorar que el objeto de la conducta que se le imputa era restringir la competencia ».

(107) Habida cuenta de las modalidades de ejecución del acuerdo MCN, la Comisión considera que las empresas no pudieron ignorar que el objeto de este acuerdo era, efectivamente, restringir la competencia entre las distintas empresas que participan en el mercado.

(108) No obstante, se deduce del procedimiento escrito y oral que SNCB, NS e Intercontainer consideraron la celebración del acuerdo MCN como un intento de poner remedio a las discriminaciones tarifarias de las que eran víctimas desde hacía varios años para los transportes realizados desde los puertos del oeste.

(1) Sentencia de 8 de febrero de 1990, asunto C-279/87 Tippex / Comisión, Rec. 1990, p. I-261.

- (109) También se ha demostrado que, antes del 1 de enero de 1993, fecha de transposición de la Directiva 91/440/CEE, SNCB y NS no tenían más remedio que celebrar un acuerdo con DB para utilizar los servicios de transporte ferroviario internacionales.
- (110) Por consiguiente, la celebración del acuerdo MCN fue el resultado de las prácticas tarifarias impuestas por DB, que se examinan a continuación.
- (111) Asimismo, cabe tener en cuenta que las partes pusieron fin al acuerdo a raíz del envío del pliego de cargos.
- (112) En general, la Comisión considera que un acuerdo de carácter defensivo no puede impedir la imposición de multas a las empresas. Sin embargo, habida cuenta de los elementos mencionados y de la particularidad del presente caso, la Comisión considera que no cabe imponer multas por la infracción del artículo 85.

II. Artículo 86 del Tratado

- (113) El Tribunal de Justicia⁽¹⁾ ha declarado que, para definir el mercado de referencia a efectos del artículo 86 del Tratado, puede resultar necesario establecer una distinción entre los diferentes niveles de un proceso económico. En las sentencias mencionadas, el Tribunal estableció dicha distinción entre el mercado de las materias primas necesarias para la fabricación del producto y el mercado en el que se distribuye dicho producto.
- (114) La Comisión opina que este análisis puede aplicarse en el presente caso y que conviene establecer una distinción entre el mercado en el que ejerce su actividad DB y el mercado en el que intervienen los operadores de transporte combinado.

A. El mercado de los transportes ferroviarios en Alemania

- (115) Para determinar el mercado en el que una empresa dispone, llegado el caso, de una posición dominante, el Tribunal de Justicia indicó en su sentencia « Michelin / Comisión »⁽²⁾ lo siguiente :

« Cabe observar que la determinación del mercado de referencia permite evaluar si la empresa de que se trata puede impedir el mantenimiento de una

competencia efectiva y comportarse, en una medida aceptable, con independencia de sus competidores, de sus clientes y de los consumidores. Por consiguiente, no es posible limitarse exclusivamente a examinar las características objetivas de estos productos, sino que deben asimismo tomarse en consideración las condiciones de competencia y la estructura de la oferta y la demanda en el mercado ».

- (116) Por consiguiente, el análisis de las características de un sector de actividad para decidir si éste constituye o no un mercado a efecto del artículo 86 del Tratado no puede realizarse de forma abstracta, sino que, por el contrario, debe determinarse en función de cada caso concreto, para analizar los comportamientos de la empresa de que se trate con respecto al Derecho de la competencia.
- (117) En el presente caso, debe ante todo tenerse en cuenta el marco reglamentario en el que ejercían su actividad las empresas ferroviarias en el momento de los hechos.
- (118) Las condiciones en que se prestan los servicios de transportes ferroviarios internacionales figuran esencialmente en el « Convenio relativo a los transportes internacionales ferroviarios » (COTIF), de 9 de mayo de 1980, y en sus apéndices, que establecen normas uniformes para el contrato de transporte internacional ferroviario de viajeros (CIV) y el contrato de transporte internacional ferroviario de mercancías (CIM).
- (119) Estas disposiciones se basan en el principio de la « unicidad » de las empresas ferroviarias, es decir, la falta de separación entre la gestión de la infraestructura y la actividad de transporte.
- (120) En consecuencia, hasta el 31 de diciembre de 1992, cada empresa ferroviaria disponía en el Estado en que se encontraba de un « monopolio ferroviario » que cubría tanto la gestión de la infraestructura como la gestión de la tracción ferroviaria en la misma.

Ninguna empresa ferroviaria tenía derecho a explotar servicios ferroviarios en el extranjero, salvo que dispusiera de una base jurídica especial contenida en un convenio interestatal.

- (121) En cambio, el monopolio de las empresas ferroviarias no excluía que otras empresas públicas o privadas comparasen vagones por cuenta propia o para arrendarlos a otras empresas. Estos vagones, siempre que cumplieren los requisitos técnicos necesarios, podían ser matriculados por las empresas ferroviarias y circular en las infraestructuras, siendo la única condición que la tracción correspondiera a las locomotoras de las empresas ferroviarias. La utilización de estos vagones da lugar

(1) Véase, en particular, la sentencia de 6 de marzo de 1974, Commercial Solvents / Comisión, asuntos acumulados 6/73 y 7/73, Rec. 1974, p. 245 y sentencia de 31 de mayo de 1979, Hugin/Comisión, asunto 22/78, Rec. 1979, p. 1869.

(2) Véase el considerando 58.

a una competencia entre propietarios de vagones privados y empresas ferroviarias, propietarias, a su vez, de vagones similares.

(122) En el presente caso, DB mantuvo en su respuesta al pliego de cargos que, en el transporte de mercancías, las empresas ferroviarias siempre compiten con los transportistas por carretera y, a menudo, con el transporte por vía navegable, por lo que estas empresas ejercen su actividad en un mismo mercado global del transporte de mercancías.

(123) A este respecto, conviene recordar que el Tribunal de Justicia, en su sentencia Ahmed Saeed Flugreisen⁽¹⁾, excluyó la existencia de un mercado global de los transportes de viajeros en el que fueran sustituibles los vuelos regulares, los vuelos chárter, los transportes por ferrocarril o por carretera, así como los vuelos regulares en otras líneas que puedan servir de sustituto.

El Tribunal de Justicia indicó que « el criterio que procede tener en cuenta es el de determinar si el vuelo regular por cierta ruta puede ser individualizado, en relación con las posibilidades alternativas de transporte, por sus características particulares, con el resultado de que sea poco intercambiable con dichas alternativas y sólo experimente su competencia en un grado limitado ».

(124) La Comisión considera que este argumento puede aplicarse al sector de las mercancías y que la competencia no puede evaluarse de forma global. La situación de competencia depende, en particular, de la presencia efectiva o no de modos de transporte competidores. Es obvio que la competencia del transporte por vía navegable queda limitada a los ejes en que existen vías navegables eficaces.

(125) En cualquier caso, en el presente asunto debe analizarse la naturaleza exacta de los servicios prestados por las empresas ferroviarias y la identidad de los adquirentes de dichos servicios.

(126) En materia de transporte combinado de mercancías, es excepcional la venta por las empresas ferroviarias de sus prestaciones a cargadores, armadores o agentes de transporte.

(127) Los servicios prestados por las empresas ferroviarias consisten esencialmente en el suministro de la locomotora, la puesta a disposición de un conductor, el acceso a la infraestructura ferroviaria y la coordinación internacional de estos servicios entre las distintas empresas participantes.

(128) La venta a los cargadores, armadores, etc., corre por cuenta de operadores que realizan y comercializan servicios de transporte combinado con sus propios vagones o con vagones arrendados, para lo que compran los servicios ferroviarios imprescindibles

mencionados anteriormente a las empresas ferroviarias.

(129) Estos servicios corresponden en realidad a los servicios respecto de los cuales las empresas ferroviarias disponían de un monopolio legal hasta el 31 de diciembre de 1992, tal como se ha definido en los considerandos 53 a 57.

(130) Por consiguiente, las empresas ferroviarias y los operadores de transporte combinado no intervienen en el mismo nivel del proceso económico. Los operadores de transporte combinado intervienen efectivamente en el mercado de los transportes terrestres de mercancías, en el que compiten parcialmente con los demás modos de transporte. En cambio, las empresas ferroviarias intervienen en una fase anterior de este mercado, ya que prestan servicios ferroviarios (tracción, acceso a la infraestructura, coordinación internacional de estos servicios) a los operadores.

(131) A este respecto, es importante observar que las empresas ferroviarias de la Comunidad suscribieron en 1992 un acuerdo por el que establecen una estructura de tarificación común para la venta a los operadores de transporte combinado de estas prestaciones ferroviarias, que incluyen la tracción ferroviaria, el acceso a la infraestructura y la coordinación internacional de estos servicios. Este acuerdo define la estructura aplicable para la determinación de los precios de venta a los operadores y establece un porcentaje a tanto alzado de los gastos accesorios, que corresponde al 1 % del precio de venta. Este acuerdo fue objeto de una exención en virtud de la Decisión 93/174/CEE⁽²⁾.

(132) El hecho de que las empresas ferroviarias hayan considerado necesario celebrar este acuerdo demuestra que se consideran partes en este mercado de los servicios de transporte ferroviario, indispensables para los operadores.

(133) Por otra parte, la Comisión publicó en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*⁽³⁾, el resumen de la notificación de un acuerdo entre empresas, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 12 del Reglamento (CEE) nº 1017/68.

(134) Esta notificación se refiere a un acuerdo celebrado por British Rail, SNCF e Intercontainer para la constitución de una filial común « Anglo Continental Intermodal » (ACI). ACI intervendrá en calidad de operador de transporte combinado especializado para las rutas entre el Reino Unido y el continente europeo a través del Eurotúnel. ACI comprará los servicios ferroviarios necesarios a las empresas ferroviarias de los Estados miembros en los que preste sus servicios.

⁽¹⁾ Sentencia de 11 de abril de 1989, asunto 66/86, Rec. 1989, p. 803.

⁽²⁾ DO nº L 73 de 26. 3. 1993, p. 38.

⁽³⁾ DO nº C 57 de 27. 2. 1993, p. 5.

(135) Entre los argumentos aducidos para justificar la aplicabilidad del artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 1017/68, las partes indican, en particular, que los acuerdos « facilitarán el acceso de nuevos competidores a nivel de intermediarios en el mercado de transportes de mercancías entre el Reino Unido y la Europa continental ».

(136) Resulta, pues que las empresas ferroviarias establecen una distinción entre los servicios ferroviarios que sólo pueden vender ellas y el nivel intermediario de los operadores, que disponen de un material específico, de unos conocimientos propios y que prestan servicios específicos.

(137) Los operadores de transporte combinado son empresas que han realizado inversiones muy importantes en material, especialmente en vagones especializados y máquinas de manutención, que sólo pueden ser utilizados para el transporte combinado ferroviario y requieren un largo período de amortización. El consultor AT Kearney, en su « Estudio prospectivo para una red europea de transporte combinado » de septiembre de 1989, estimó en 71 000 ecus el valor medio de sustitución de un vagón y en 15 años el período de amortización.

Por otra parte, este consultor estima en 9 900 ecus el valor de sustitución de un contenedor terrestre y en siete años su período de amortización ⁽¹⁾.

Por consiguiente, resulta imposible en términos económicos para estas empresas modificar su actividad y prestar, por ejemplo, servicios de transporte por carretera o por vía navegable.

En el contexto de sus actividades, estos operadores de transporte sólo disponen de las posibilidades de prestación de servicios ferroviarios que proponen las empresas ferroviarias.

(138) En el presente caso, los servicios ferroviarios prestados por DB son por tanto los únicos que pueden satisfacer las necesidades constantes de los operadores de transporte combinado que intervienen, total o parcialmente, en Alemania.

(139) La Comisión considera, por consiguiente que, en el marco de este procedimiento, el mercado de referencia que debe tenerse en cuenta para evaluar la posición dominante de DB es la prestación de servicios ferroviarios en Alemania.

B. La posición de DB en el mercado de referencia

(140) En el momento de los hechos, DB disponía de un monopolio legal para la prestación de servicios de transporte en Alemania.

(141) De conformidad con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia ⁽²⁾, una empresa que dispone de un monopolio legal en el territorio de un Estado

miembro ocupa una posición dominante en una parte del mercado común a efectos del artículo 86 del Tratado y el territorio de un Estado miembro al que se extiende dicho monopolio constituye una parte sustancial del mercado común.

(142) DB ocupa, por tanto, una posición dominante en el mercado de referencia a efectos del artículo 86 del Tratado.

C. Función determinante de DB para la fijación de las tarifas de transporte de los contenedores marítimos procedentes de Alemania o con destino a dicho país

(143) Transfracht, filial de DB, se hace cargo de los transportes de contenedores realizados a través de puertos alemanes.

(144) Transfracht efectúa estos transportes comprando los servicios ferroviarios necesarios a DB, servicios cuyo precio representa, según las empresas ferroviarias, un promedio de dos tercios del precio de venta final del operador. Además, Transfracht es una filial controlada totalmente por DB.

(145) Por consiguiente, DB controla totalmente el nivel de las tarifas aplicadas para los transportes a través de los puertos alemanes.

(146) Por su parte, Intercontainer, que no está controlada por DB, se hace cargo de los transportes a través de los puertos belgas y neerlandeses. No obstante, para la parte del trayecto realizada en Alemania, Intercontainer debe comprar los servicios ferroviarios a DB.

(147) Los servicios ferroviarios prestados por las empresas ferroviarias representan al menos dos tercios del precio de venta final de Intercontainer, por lo que DB, en su calidad de prestador obligatorio de estos servicios en Alemania, dispone del poder de controlar el nivel de las tarifas de venta aplicadas por Intercontainer.

(148) También debe tenerse en cuenta el poder de DB en el marco del acuerdo MCN. El órgano oficial de decisión en materia de tarifas es el Steering Committee, compuesto por tres representantes propuestos por Transfracht y tres propuestos por Intercontainer. Está previsto que « los miembros propuestos por Transfracht serán tres representantes de DB y de Transfracht y los miembros propuestos por Intercontainer incluirán a un representante de SNCB y a un representante de NS ».

(149) En consecuencia, aunque oficialmente las empresas que participan en el acuerdo MCN adopten conjuntamente las decisiones en materia tarifaria, en la práctica, cabe observar que, gracias a la presencia de tres de los seis representantes en el Steering Committee, DB dispone del poder de bloquear cualquier decisión que no le convenga.

⁽¹⁾ No se facilitan los datos referentes a los contenedores marítimos que, en cualquier caso, son más caros.

⁽²⁾ Véase, en particular, la sentencia de 23 de abril de 1991, Klaus Höfner y Fritz Elser/Macroton — asunto C 41/90, Rec. 1991, p. 1979.

(150) Además, la gestión cotidiana de los asuntos tarifarios corresponde al Bureau Commun, compuesto por un responsable nombrado por el Steering Committee y por colaboradores designados por Transfracht e Intercontainer. Este Bureau Commun está instalado en la empresa Transfracht, que dispone, por tanto, de un poder de influencia importante.

(151) Por último, deben tenerse en cuenta las declaraciones de los representantes de las empresas que participan en el acuerdo MCN.

(152) A este respecto, el acta de la sesión plenaria del consejo de administración de Intercontainer de 30 de noviembre de 1989 especifica lo siguiente :

« El Sr. Cornet indica que interviene no sólo en nombre de SNCB sino también de NS, habida cuenta de la ausencia del Sr. Wansink. Observa que el protocolo de acuerdo suscrito con gran solemnidad entre las más altas autoridades de las tres redes no se aplica, ya que DB ha pasado por alto al Steering Committee, que debía ser el órgano decisorio y de control para el conjunto de las rutas. »

(153) La nota a los administradores de Intercontainer, redactada para la sesión plenaria del consejo de administración de 30 de noviembre de 1989, dice, por lo que se refiere al acuerdo MCN, lo siguiente :

« El protocolo estipulaba que el Steering Committee, en el que están representados los ferrocarriles participantes, Transfracht e Intercontainer, adoptaría las decisiones fundamentales (relativas, por ejemplo, a las tarifas).

El Steering Committee no cumple la función que se le había asignado de "órgano decisorio y de control" para el conjunto de las rutas (norte y oeste). Las rutas de los puertos del norte se efectúan en régimen de administración directa y exclusiva de Transfracht y de DB sin participación del Steering Committee. Además, se ha demostrado en la práctica que el poder decisorio en materia de tarificación no proviene del Steering Committee. »

(154) Por otra parte, el 17 de abril de 1989 se organizó en Frankfurt un encuentro entre los representantes de puertos del oeste y DB, NS y SNCB. En el acta de esta reunión, redactada por SNCB, se indica en particular :

« DB acaba formulando la siguiente propuesta :

- a) mantengamos el acuerdo MCN
- b) mejoremos la producción en algunas zonas, conectando Amberes y Rotterdam al sistema KLV :

— a partir del 29 de mayo, Amberes propondrá una conexión interesante hacia Colonia Eifeltor, que permitirá distribuir en las zonas

Rin-Ruhr, Munich, Austria (vía Salzburgo), Basilea, Verona, Stuttgart, Mannheim,

— en otoño, se realizará la misma operación desde Rotterdam.

Se reexaminará el nivel de los precios habida cuenta del contexto político alemán :

— examen "favorable" de algunas rutas mejoradas

vuelta "progresiva" hacia los principios

— Rheingraben en paridad

— orilla izquierda Amberes/Rotterdam < Hamburgo

— orilla derecha Amberes/Rotterdam > Hamburgo

— reducción de la diferencia del 50 % el 1 de enero de 1990

— nueva reducción el 1 de julio de 1990 ».

(155) El acta de esta reunión pone de manifiesto que DB se compromete a reexaminar el nivel de precios y a reducir las diferencias de precios entre los transportes realizados a través de los puertos del norte y del oeste.

(156) La Comisión considera que estas propuestas formuladas por DB confirman que dispone de un auténtico poder de control del nivel de precios aplicados. De no ser así, sería incomprensible que DB pudiese emitir este tipo de propuestas.

D. Abuso de posición dominante

1. Disposiciones generales

(157) A tenor del artículo 86 del Tratado, la aplicación de condiciones discriminatorias a prestaciones equivalentes constituye un abuso de posición dominante.

(158) Sin embargo, no corresponde a las atribuciones de la Comisión evaluar, como tal, el nivel de los precios aplicados por una empresa ni decidir los criterios que deberán tenerse en cuenta para establecer dichos precios.

(159) En cambio, si se aplican precios distintos para prestaciones equivalentes, conviene examinar si estas diferencias están justificadas por elementos objetivos.

2. Concepto de prestaciones equivalentes

(160) Como se ha indicado anteriormente en los considerandos 61 a 71, las prestaciones suministradas por Transfracht desde los puertos del norte y por Intercontainer desde los puertos del oeste constituyen servicios sustituibles.

No obstante, cabe observar que, en muchos casos, la distancia entre una localidad alemana y los puertos del oeste y del norte, respectivamente, difiere de forma sensible.

En el ámbito del transporte, pese a la presencia indiscutible de precios fijos, es obvio que la extensión de la prestación suministrada por los operadores depende de la distancia que debe recorrerse.

- (161) Por consiguiente, aunque no corresponda a la Comisión sustituir a las empresas al determinar los criterios que deben tenerse en cuenta para determinar las tarifas, cabe no obstante concluir que, habida cuenta de las características del sector de los transportes, no puede realizarse una comparación de los precios aplicados sin tener en cuenta la distancia de los trayectos.

3. Tarifas de Transfracht e Intercontainer

- (162) Las tarifas aplicadas durante el período del 1 de julio de 1990 al 1 de julio de 1992 se indican en los Anexos 3 a 9 para los transportes con destino a una serie de localidades alemanas importantes o procedentes de ellas y los puertos del norte y del oeste.

3.1. Contenedores vacíos

- (163) El Anexo 3 contiene, para 14 localidades alemanas, los precios de transporte de los contenedores vacíos de 40 pies, a 1 de octubre de 1990 y a 1 de enero de 1992.

De estas 14 localidades, cinco están más próximas de Hamburgo, y nueve, de Rotterdam.

El 1 de octubre de 1990, los precios a partir de Rotterdam eran en todos los casos superiores a los precios a partir de Hamburgo y lo mismo sucedía el 1 de enero de 1992, con la excepción de los transportes desde Sarrebruck, que pasan a ser más baratos vía Rotterdam.

- (164) El examen de los precios por kilómetro revela que, el 1 de octubre de 1990, para 12 de los 14 destinos, el precio por kilómetro desde Rotterdam era superior entre un 2 % y un 77 % al precio aplicado desde Hamburgo. Sólo dos destinos, Bielefeld y Munich, tienen un precio por kilómetro inferior desde Rotterdam.

No obstante, cabe observar que para estos dos destinos, dada la diferencia de distancia, el precio de venta total de la prestación de transporte sigue siendo superior desde Rotterdam.

- (165) Se observa una evolución de estos precios por kilómetro a partir del 1 de enero de 1992. Por una parte, la diferencia entre el precio por kilómetro desde los dos puertos mencionados se reduce para seis destinos: Duisburg, Bochum, Wuppertal, Sarrebruck, Karlsruhe y Neu Ulm. El 1 de octubre de 1990, el precio por kilómetro para estos destinos era entre un 20,4 % y un 77,6 % más caro desde Rotterdam. El 1 de enero de 1992, esta diferencia oscila entre 2,85 % y 51 %.

Por otra parte, para tres nuevos destinos, Nuremberg, Ausburgo y Ratisbona, el precio en kilómetros es menor desde Rotterdam que desde Hamburgo. No obstante, como sucedía en el caso de Bielefeld y Munich en 1990, esta diferencia carece de consecuencias, ya que el precio total sigue siendo más elevado desde Rotterdam.

3.2. Contenedores cargados

- (166) Los cuadros que figuran en los Anexos 4 a 7 indican, para los mismos destinos, las tarifas aplicadas el 1 de julio de 1990 y el 1 de enero de 1992 para el transporte de contenedores cargados, ya sean específicos para el transporte combinado o no.
- (167) El 1 de julio de 1990, para los distintos tipos de contenedores, puede observarse que, entre los nuevos destinos más próximos de Rotterdam, sólo se aplica a Sarrebruck una tarifa de transporte inferior desde Rotterdam.
- (168) Los transportes con destino a Dusseldorf recorren 143 kilómetros menos que los realizados desde Rotterdam, pero las tarifas de los contenedores cargados no combinados son más elevadas desde Rotterdam en un 4,5 %, es decir, que el precio kilométrico desde este puerto es superior en un 55 % al aplicado desde Hamburgo.

En cambio, la tarifa de transporte de los contenedores cargados combinados es idéntica desde ambos puertos.

- (169) En la misma fecha, para los otros siete destinos más próximos de Rotterdam que de Hamburgo, los precios del transporte eran idénticos desde ambos puertos.

Por consiguiente, para estos destinos, los precios por kilómetro desde Rotterdam eran, en término medio, entre un 4 % y un 42 % superiores a los practicados desde Hamburgo.

- (170) En esta misma fecha, para los cinco destinos más próximos de Hamburgo que de Rotterdam, puede observarse que los precios son inferiores desde Hamburgo.

Para estos destinos, se observa asimismo que el precio por kilómetro es inferior desde Rotterdam que desde Hamburgo; no obstante, este hecho no incide en el precio total, dado que la distancia es mayor desde Rotterdam.

- (171) El 1 de enero de 1992, no se había modificado la situación, con excepción de los transportes con destino a Dusseldorf. Las tarifas de los transportes de contenedores cargados no combinados pasaron a ser las mismas desde los puertos de Hamburgo y de Rotterdam.

3.3. Trenes especializados KLV

- (172) Los Anexos 8 y 9 presentan las tarifas de los transportes de contenedores por trenes completos KLV (¹). DB introdujo estos trenes completos especializados el 1 de julio de 1988 para 27 destinos desde los puertos alemanes.

A partir del 1 de octubre de 1989, se introdujeron trenes similares para los transportes desde los puertos del oeste para ocho destinos. El 1 de julio de 1991 se pusieron trenes KLV para diez nuevos destinos desde los puertos del oeste.

(¹) Kombinierten Ladungsverkehr.

(173) De la tarifa aplicada el 1 de octubre de 1989, se deduce que siete de los ocho destinos eran más próximos de Rotterdam que de Hamburgo. Las diferencias kilométricas oscilan entre 22 y 143 kilómetros.

Los precios de transporte de los contenedores de 20 y 40 pies cargados siguen siendo más elevados desde Rotterdam.

La tarifa kilométrica sólo es inferior desde Rotterdam para los transportes con destino a Munich.

No obstante, el precio total del transporte sigue siendo superior desde Rotterdam.

En los demás casos, el precio kilométrico desde Rotterdam es superior al precio practicado desde Hamburgo, aumento que oscila entre un 10 % y un 77 %.

(174) El 1 de julio de 1991, 9 de los 16 destinos para los que se utilizan trenes KLV están más próximos de Rotterdam que de Hamburgo. No obstante, con excepción de Sarrebruck, el precio del transporte sigue siendo mayor desde Rotterdam que desde Hamburgo. Para estos destinos, el precio kilométrico desde Rotterdam es inferior al practicado desde Hamburgo. No obstante, se trata de destinos más alejados de Rotterdam que de Hamburgo. Así, pues, incluso en estos casos, el precio total del transporte sigue siendo más alto desde Rotterdam.

(175) En definitiva, para todos los tipos de transporte examinados, se observa que las tarifas desde los puertos del oeste, son, salvo raras excepciones, sensiblemente superiores a las aplicadas desde los puertos del norte.

Por su parte, el examen de los precios kilométricos pone de manifiesto que, salvo excepciones:

- el precio por kilómetro para los destinos más próximos de Rotterdam es sensiblemente superior para los transportes realizados a través de este puerto que para los efectuados vía Hamburgo,
- el precio por kilómetro para los transportes realizados vía Rotterdam sólo es inferior cuando el kilometraje vía Hamburgo es inferior y supone un precio total de transporte más favorable a través de este último puerto.

(176) La empresa Transfracht reconoció la existencia de estas diferencias de tarifas en una carta de 20 de diciembre de 1991 dirigida a la Comisión.

(177) Intercontainer también reconoció estas diferencias. En la « Nota a los Sres. administradores para el consejo de administración de Intercontainer de 21 de junio de 1990 », se indica que una de las medidas que deben adoptarse en el ámbito comercial es garantizar « la reducción de la disparidad tarifaria entre las tarifas de los puertos del norte y las de los puertos del oeste, reducción que podría alcanzarse aumentando los precios del norte sin cambiar los del oeste ».

4. Posición de las distintas empresas en cuanto a la naturaleza discriminatoria de las diferencias tarifarias

(178) La Comisión observa que los representantes del sector ferroviario y los representantes de Intercontainer consideran que estas diferencias de tarifa son prácticas imputables a DB.

4.1. Posición de Intercontainer

(179) En su « Nota a los Sres. administradores », relativa al punto 6 del orden del día de la reunión del consejo de administración de Intercontainer de 25 de febrero de 1986, se indica, por lo que se refiere a los transportes de contenedores:

« En cuanto a la competencia en los ejes de tráfico (puertos del oeste — puertos del norte), existe cierta rivalidad entre Transfracht (tráfico procedente de puertos del norte) e Intercontainer (tráfico procedente de puertos del oeste o con destino a ellos), ya que DB siempre insistió en que le interesa especialmente encargarse de las líneas más largas y, por ende, más remuneradoras de ida y vuelta a los puertos marítimos de Alemania del oeste ».

(180) Asimismo, respecto del mismo tema, la « Nota a los Sres. administradores » relativa al punto 6 del orden del día de la reunión del consejo de administración de Intercontainer de 30 de noviembre de 1989 especifica lo siguiente:

« Punto 2.1.

El escollo para los ferrocarriles en los tráficos de los puertos del oeste no es la (intensa) competencia de los demás modos de transporte, sino un conflicto de objetivo interno: las empresas ferroviarias SNCB, NS y DB desean sin lugar a dudas desarrollar los tráficos de los puertos del oeste, pero la preocupación básica de DB es no poner en peligro sus relaciones y transportes con los puertos del norte.

Punto 2.3.

Estructura de tarificación

La base de tarificación aplicada a la oferta pluriportuaria se estableció de acuerdo con la estructura de tarificación del modelo "Ingrid". Gracias a unos precios competitivos, con este sistema se obtuvieron éxitos considerables en el tráfico con los puertos marítimos alemanes. Al "trasladar" la estructura Ingrid a los puertos del oeste, en el marco del acuerdo MCN, no se tuvo tanto en cuenta los precios de mercado aplicados al itinerario oeste como las medidas de protección tarifarias para los tráficos de los puertos del norte.

Por consiguiente, existen en la "oferta pluriportuaria" dos estructuras de tarificación: un sistema de precios competitivo y flexible aplicado a los tráficos de los puertos del norte y, para los itinerarios del oeste, una estructura que no responde a la situación competitiva y que resulta muy difícil modificar.

Punto 3.1.

El acuerdo MCN se inauguró en una conferencia de prensa común celebrada en Aquisgrán. Las declaraciones públicas apuntaban a un futuro prometedor, aunque se indicó que la oferta del acuerdo MCN debería sin duda desarrollarse y mejorarse en función de la reacción del mercado.

Tras un largo período de incubación, se puso claramente de manifiesto el interés de la clientela. En cambio, la oferta de precios y prestaciones no suscitó olas de entusiasmo. Las medidas adoptadas por la preocupación política de proteger los tráficos de los puertos del norte sólo permitieron en casos excepcionales al acuerdo MCN la posibilidad de actuar con precios competitivos en los itinerarios del oeste.

Recién inaugurado el acuerdo, DB lanzó, en el marco del "KLV-Neu", una nueva estructura de tarificación para los transportes con los puertos del norte, que ofrecían algunas reducciones de precios considerables. La discordancia entre los límites de precios paritarios impuestos a unos y las reducciones de precios desiguales concedidos a los demás acabó rápidamente con la credibilidad de la oferta ferroviaria para los puertos del oeste ».

- (181) En el acta de la sesión plenaria del consejo de administración de Intercontainer de 30 de noviembre de 1989, se indica en relación con el acuerdo MCN :

« El presidente concluye el debate observando que el acuerdo MCN no ha cumplido en absoluto las esperanzas iniciales. Una de las causas de esta situación y, probablemente, el motivo principal de este fracaso es la política de bloqueo de precios aplicada por DB. Para acabar con esta situación, son necesarias concesiones de DB al respecto ». Se trata de declaraciones del presidente del consejo de administración de Intercontainer, que es, a su vez, director de la sección de mercancías de los ferrocarriles federales suizos.

4.2. Posición de SNCB y NS

- (182) El acta mencionada indica al respecto que « el Sr. Lorenz (DB) no puede aceptar ni las conclusiones del informe de Intercontainer ni los reproches dirigidos a DB por las redes del Benelux ».

Los reproches se refieren a las discriminaciones en la tarificación denunciadas por SNCB y NS.

- (183) Durante la audiencia, el representante de SNCB, que es asimismo el representante de Intercontainer,

declaró en particular (véase el acta de la audiencia, páginas 66 y 67) :

« Deben saber ante todo que DB lleva muchos años (más de un siglo) aplicando una política de precios diferenciados entre el transporte nacional e internacional. Sus precios son mucho más bajos para el transporte nacional ... ».

« SNCB e Intercontainer intervienen en el ámbito internacional. Por tanto, deben colaborar con DB y cargar con los inconvenientes de esta política. ».

- (184) Por otra parte, el representante de SNCB explicó el sentido de la frase « limitar la competencia estéril en el mercado entre Transfracht e Intercontainer », pronunciada por un responsable de NS y que se menciona en el pliego de cargos del siguiente modo :

« Lo que quería decir el representante de NS es que, para DB, es estéril mantener precios elevados en el ámbito internacional para proteger el tráfico ferroviario alemán. ».

4.3. Posición del grupo DB/Transfracht

- (185) El 28 de noviembre de 1988, las asociaciones de empresas portuarias de Rotterdam y Amberes (SVZ y AGHA) remitieron una carta al ministro alemán de transportes para denunciar las tarifas discriminatorias de los transportes ferroviarios, que favorecen el recorrido en Alemania.

- (186) A raíz de esta carta, los responsables de la empresa Transfracht remitieron una nota al ministro de transportes alemán, el 16 de enero de 1989, para exponer la situación. En esta carta, los responsables de Transfracht indican : « ... las explicaciones de AGHA y SVZ se corresponden en gran parte con la realidad ... ».

- (187) La Comisión observa que en esta carta, Transfracht, filial de DB, reconoce la existencia de discriminaciones entre los puertos del norte y los del oeste.

- (188) Como ya se ha mencionado en el considerando 154, el 17 de abril de 1989 se organizó una reunión en Frankfurt entre los representantes de los puertos del oeste, DB, NS y SNCB. El acta de esta reunión indica que DB propuso reexaminar la situación de las tarifas para reducir las diferencias entre los transportes hacia los puertos del oeste y del norte.

La Comisión considera que, al formular estas propuestas, DB reconoce la existencia de discriminaciones entre los itinerarios de transporte. De no ser así, sería incomprensible que DB se comprometiese a « reducir las diferencias » entre dichos itinerarios.

(189) En su respuesta al pliego de cargos y durante la audiencia, DB reconoció la existencia de diferencias de precios, pero negó que constituyeran discriminaciones. DB considera que estas tarifas se determinan teniendo en cuenta los costes de producción y la situación competitiva del mercado. La distancia sólo interviene en tercera posición.

(190) Como se indicó en el considerando 158, no se incluye en las atribuciones de la Comisión decidir cuáles son los criterios que deben aplicar las empresas para determinar sus tarifas, sino cerciorarse de que éstos no se aplican de forma que den lugar a discriminaciones.

5. Importancia del criterio de la distancia para la determinación de las tarifas

(191) A este respecto, deben tenerse en cuenta los elementos que a continuación se exponen.

(192) En su carta mencionada de 20 de diciembre de 1991, remitida a la Comisión, Transfracht indicó en particular:

« La neutralidad en cuanto a la naturaleza de la mercancía significa que los precios siempre deben determinarse independientemente de la naturaleza de la mercancía transportada. Los únicos criterios decisivos son el peso y la dimensión de los contenedores, así como la distancia de transporte ... ».

« La neutralidad en cuanto a los puertos se garantiza con el sistema denominado GRID, que divide Alemania en 144 zonas. Todos los lugares de salida y de llegada de una misma zona corresponden a un sólo precio neto que depende de la distancia entre dicha zona y los puertos ... ».

(193) Se deduce de estas declaraciones que si la auténtica determinación del precio depende de la situación competitiva de cada itinerario y del tipo de contenedor transportado, el principio de base para la determinación de las tarifas sigue siendo la distancia entre cada zona y el puerto.

(194) La Comisión observa, por otra parte, que la división geográfica de Alemania en « zonas » refleja la voluntad manifiesta de determinar las tarifas principalmente en función de la distancia. Los transportes realizados a partir de una zona o hacia ella pueden incluir productos diferentes, transportados en contenedores de dimensiones diferentes, para los que la competencia intermodal no es idéntica. El único elemento común entre estos transportes es la distancia con respecto a los puertos.

(195) Además, el acta de la reunión de 17 de abril de 1989, que se menciona en el considerando 188, indica que DB propuso « una vuelta progresiva hacia los principios siguientes:

- Rheingraben en paridad,
- orilla izquierda Amberes/Rotterdam a Hamburgo,
- orilla derecha Amberes/Rotterdam a Hamburgo. ».

La distinción entre « orilla izquierda y orilla derecha » corresponde de hecho a la distinción entre las tres zonas más próximas de los puertos del oeste y las más próximas de los del norte.

La propuesta formulada por DB con el fin de que las tarifas para las zonas más próximas de Amberes/Rotterdam sean inferiores a las aplicadas a partir de Hamburgo para las mismas zonas pone de manifiesto que el principio básico para la determinación de las tarifas es la distancia. De no ser así, sería incomprensible que DB hiciera tales propuestas.

(196) Por último, los gráficos adjuntos en los Anexos 10 y 11 establecen una correlación entre la tarifa de transporte de los contenedores cargados de 40 pies y la distancia entre la localidad de destino y Hamburgo y Rotterdam, respectivamente. Estos gráficos revelan la existencia indiscutible de una correlación entre ambos datos (las cifras correspondientes se indican en el Anexo 5).

(197) La Comisión deduce de todos estos elementos que, en el presente asunto, si la determinación de las tarifas de transportes no depende únicamente de la distancia kilométrica, ésta constituye no obstante un criterio importante que las empresas tienen en cuenta para determinar las tarifas entre las localidades alemanas en cada puerto de la zona norte.

(198) No obstante, se deduce claramente del examen de las tarifas aplicadas que este criterio, cuyo objeto es garantizar la neutralidad en cuanto a los puertos, no ha sido aplicado de forma neutral para determinar las tarifas entre puertos del norte y del oeste y no puede justificar las diferencias observadas entre los itinerarios del oeste y del norte.

6. Argumento de la situación competitiva

(199) En opinión de DB, las diferencias de precio entre los transportes hacia los puertos del oeste y del norte se deben en gran parte a diferencias importantes en cuanto a la situación de la competencia intermodal.

(200) Durante el procedimiento, los representantes de DB indicaron que estas diferencias se deben a una política de tarificación distinta en los tres Estados miembros por lo que se refiere al transporte por carretera, a una competencia distinta en las vías navegables y, por último, a una competencia por carretera distinta según los tipos de contenedores.

(201) Por lo que se refiere al transporte por carretera de mercancías, los representantes de DB explicaron, con razón, que, en Alemania, los poderes públicos determinan las tarifas interiores, de conformidad con lo dispuesto en la ley sobre transportes por carretera de mercancías (GÜKG). El objetivo principal de esta ley y, en particular, de su artículo 7, es armonizar las condiciones de competencia entre el transporte por carretera y el transporte ferroviario.

(202) No existe legislación de este tipo ni en los Países Bajos ni en Bélgica, países en que los precios son determinados libremente por los transportistas.

(203) Según los representantes de DB, el resultado es una competencia por carretera mucho más intensa en Bélgica y en los Países Bajos que en Alemania.

(204) Por otra parte, los representantes de DB insistieron en la importancia de la competencia que ejercen los transportistas por vía navegable que ofrecen sus servicios en el Rin, competencia que no existe en otras zonas.

(205) Estas diferencias en la situación competitiva fueron confirmadas por el representante de NS durante la audiencia, en la que declaró en particular: « En las líneas Rotterdam-Alemania, la competencia de otros modos de transporte es mucho más intensa que en las líneas desde los puertos del norte hasta los destinos finales en Alemania. El problema en la práctica es que la competición de las vías navegables y del transporte por carretera en el eje entre Rotterdam y el interior de Alemania es en general tan intenso que apenas se puede competir por encima del precio de coste ... » (acta de la audiencia, p. 150).

(206) La Comisión considera que estos argumentos no justifican las diferencias de precio observadas en el presente asunto.

En efecto, la Comisión opina que los efectos acumulados de una intensa competencia por carretera y por vía navegable para los transportes realizados por los puertos del oeste y de una escasa competencia por carretera y una ausencia de competencia por vía navegable para los transportes por los puertos alemanes deberían reflejarse en términos económicos en precios más altos para los transportes realizados en Alemania que para los transportes realizados por los puertos del oeste. Sin embargo, en el presente procedimiento, se ha observado la situación tarifaria exactamente inversa.

(207) La Comisión considera, por consiguiente, que los argumentos relativos a la competencia intermodal aducidos por DB y confirmados por NS no justifican las diferencias de precios observadas sino que,

por el contrario, demuestran la falta de fundamento económico de dichas tarifas.

(208) En su carta a la Comisión de 20 de diciembre de 1991, mencionada en el considerando 38, Transfracht indicó, refiriéndose a la competencia intermodal, que para los contenedores de 20 pies el tren ofrece ventajas técnicas sobre el camión que no existen para los contenedores de 40 pies, por lo que estos elementos inciden en el nivel de precios aplicados.

(209) En realidad, el examen de la tarifas aplicadas en el marco del acuerdo MCN, que se adjuntan en los Anexos 3 a 9, pone de manifiesto que las diferencias de precios observadas entre los puertos del oeste y los del norte son prácticamente idénticas para los contenedores de 20 y de 40 pies.

(210) El argumento de la diferencia de competencia según los tipos de contenedores no explica por tanto las diferencias de precio observadas.

(211) Por otra parte, la Comisión observa que Intercontainer reconoce, en la nota a los administradores redactada para el consejo de administración de la empresa de 30 de noviembre de 1989, la falta de relación entre los precios practicados y la situación competitiva. Esta nota indica en particular:

« El acuerdo MCN se creó para desarrollar, con una oferta de servicios pluriportuarios flexible a la par que combativa, el conjunto de los transportes marítimos de la República Federal de Alemania, incluidos los tráficos por los puertos ARA. En la práctica, faltó el requisito previo principal: la libertad de operar en este mercado con tarifas que respondieran a las necesidades del mercado y a la situación competitiva. »

7. Incidencia de los costes de producción

(212) Durante el procedimiento, los representantes de DB indicaron que las diferencias de tarifas se deben a diferencias de costes, ya que éstos son más elevados para los transportes hacia los puertos del oeste que hacia los puertos alemanes. Según DB, estas diferencias de costes son el resultado de tres elementos:

- por una parte, el tráfico ferroviario por los puertos del norte es mucho más importante y permite poner en servicio trenes completos, que resultan más rentables que envíos aislados;
- por otra parte, las infraestructuras ferroviarias son, al parecer, de mejor calidad en los puertos del norte que en los puertos del oeste;
- por último, el paso de las fronteras entre Alemania y Bélgica/Países Bajos ocasiona gastos adicionales.

(213) Es preciso examinar la validez de estos argumentos individualmente y en su totalidad.

7.1. Diferencias de tráfico

- (214) Los representantes de DB indicaron que el transporte de contenedores aislados ocasiona costes importantes que no existen para los transportes de trenes completos.

Al parecer, es más fácil formar estos trenes completos desde los puertos alemanes, ya que el volumen de tráfico es mucho más importante que desde los puertos del oeste. DB especifica al respecto que, en 1991, el número de contenedores marítimos cargados transportados por ferrocarril con destino o a partir de los distintos puertos fue el siguiente :

- Hamburgo : [...] contenedores,
- Bremen/Bremerhaven : [...] contenedores,
- Rotterdam : [...] contenedores,
- Amberes : [...] contenedores.

- (215) La Comisión observa ante todo que las comparaciones de tarifas efectuadas anteriormente de los considerandos 172, 173 y 174 se refieren a trenes completos, que se pusieron en funcionamiento tanto en los puertos del norte como del oeste. Estas comparaciones ponen de manifiesto la existencia de diferencias de tarifas significativas incluso entre trenes completos, y no sólo entre trenes completos y envíos semiagrupados o aislados.

- (216) Por otra parte, si bien puede considerarse *a priori* que un número elevado de contenedores en el puerto permiten formar un mayor número de trenes completos, la correlación entre estos dos fenómenos no es perfecta. Habida cuenta de la extensión geográfica de Alemania, los contenedores desembarcados en los puertos alemanes pueden requerir un transporte terrestre terminal hacia un gran número de destinos distintos y no permiten necesariamente la formación de trenes completos.

- (217) Asimismo, cabe observar que el número de contenedores transportados por ferrocarril a partir de Hamburgo o hacia Hamburgo es un 85 % más elevado que el número de contenedores transportados a partir de Bremen/Bremerhaven o hacia esta localidad.

- (218) Habida cuenta de los argumentos aducidos por DB, el número de trenes completos formados a partir de Hamburgo debería asimismo ser más elevado, en términos medios, que desde otros puertos alemanes. En términos económicos, deberían obtenerse precios de transporte ferroviarios inferiores a partir de Hamburgo y hacia esta localidad que a partir de Bremen/Bremerhaven y hacia dicho puerto.

- (219) El examen de las tarifas de venta aplicadas en el marco del acuerdo MCN revela la existencia, a 1 de julio de 1990, de tres tarifas distintas para los transportes por los tres puertos alemanes : Hamburgo, Bremen y Bremerhaven.

- (220) El Anexo 12 contiene las tarifas aplicadas el 1 de julio de 1990 para los transportes de contenedores

entre 18 destinos alemanes y Hamburgo y Bremen, respectivamente.

Puede observarse que para 16 destinos, los transportes desde Bremen son menos caros que desde Hamburgo, siendo idénticos para los otros dos destinos.

- (221) El 1 de octubre de 1990, los precios de los transportes a partir de Bremen y Bremerhaven se equipararon con la tarifa de Hamburgo de 1 de julio de 1990. Desde esa fecha, se aplica una tarifa común a los tres puertos alemanes, al igual que se aplica una sola tarifa a los puertos del Benelux, no obstante las diferencias de tráfico entre estos puertos.

- (222) Estos elementos demuestran que el número de contenedores que transita por un puerto no influye sensiblemente en el nivel de los precios de venta de los operadores. En efecto, de no ser así, no se comprendería que el 1 de julio de 1990 los precios a partir de Bremen o Bremerhaven fuesen más favorables que a partir de Hamburgo, siendo dos veces mayor el tráfico en este último puerto.

Asimismo, no se comprendería que las tarifas a partir de estos tres puertos sean idénticas desde el 1 de octubre de 1990.

- (223) Por otra parte, en todos los sectores económicos, la práctica constante de los suministradores es disponer de una tarifa de venta de base que permite conceder rebajas a determinados clientes, especialmente en función de la cantidad comprada. Durante la audiencia, los representantes de Transfracht indicaron al respecto que, en el marco del acuerdo MCN, los precios publicados eran precios netos, pero que se aplicaban rebajas a algunos clientes importantes (véase el acta de la audiencia, páginas 171 y 172).

- (224) Asimismo, puede deducirse de la existencia de estas rebajas cuantitativas aplicadas sobre la tarifa de base que ésta no se determina en función de las cantidades transportadas o que, de tenerse en cuenta en la elaboración del precio, este factor no influye de forma sensible.

En efecto, no sería comprensible que las empresas tengan en cuenta las cantidades transportadas una primera vez al elaborar las tarifas y otra al negociar con los clientes.

- (225) En conclusión, la Comisión considera que la diferencia en cuanto al número de contenedores transportados entre los puertos del oeste y los puertos del norte no justifica las diferencias observadas en el nivel de los precios de transporte.

7.2. Calidad de las infraestructuras ferroviarias

- (226) En opinión de DB, la calidad de las infraestructuras en los puertos del oeste es inferior a la de los puertos del norte y supone gastos adicionales. DB menciona al respecto la diferencia de kilometraje de vías férreas en los puertos de referencia.

(227) La Comisión observa ante todo que un kilometraje importante de infraestructuras ferroviarias no significa necesariamente que éstas sean eficaces y permitan reducir sensiblemente los costes del transporte.

(228) Por lo que se refiere a la eficacia de las instalaciones de estos puertos, es preciso tener en cuenta los resultados de un estudio realizado en 1990 por el consultor Marconsult⁽¹⁾ relativo a la organización y a los costes de transbordo de contenedores en los principales puertos europeos.

Estos costes son los siguientes para los puertos de referencia (coste medio por contenedor):

- Amberes: 116 000 liras italianas,
- Rotterdam: 159 000 liras italianas,
- Bremerhaven: 163 000 liras italianas,
- Hamburgo: 188 000 liras italianas.

(229) A la luz de todos estos elementos, la Comisión considera que no queda demostrado que la calidad de las infraestructuras en los puertos del oeste sea insuficiente y ocasiona costes adicionales con respecto a los puertos del norte.

7.3. Gastos de paso de los trenes en las fronteras

(230) El tercer argumento aducido por DB relativo a los costes se refiere a los gastos ocasionados por el paso de los trenes por las fronteras belgas y neerlandesas. Estos gastos se deberían principalmente a cambios de locomotoras, a derechos de aduana y a gastos de desglose de ingresos entre empresas.

(231) Por lo que se refiere al cambio de locomotora, DB considera que es necesario dado que se trata de sistemas de alimentación eléctrica distintos.

Ahora bien, en una publicación de diciembre de 1991 titulada « *Rail without frontiers — freight traffic* », la Unión internacional de ferrocarriles indica a este respecto que el tiempo medio de cambio de locomotora en la frontera no supera 15 a 20 minutos y que las locomotoras multicorriente se utilizan mayormente entre Alemania y Bélgica, por lo que no es necesario cambiar la locomotora.

(232) Por lo que se refiere al argumento relativo a los derechos de aduana para los transportes hacia Bélgica y los Países Bajos, la Comisión considera en primer lugar que este argumento sólo puede referirse a los transportes de importación procedentes de terceros países. Por otra parte, es cada vez más frecuente que las empresas realicen las formalidades aduaneras en origen o en los puertos y no durante el transporte terrestre.

(233) Además, en su estudio relativo al transporte combinado internacional⁽²⁾, el consultor A.T. Kearney ha elaborado un mapa de los puntos fronterizos considerados difíciles y que suponen un gasto adicional. El mapa que figura en el Anexo 13 indica la existencia en Europa de doce de estos puntos, pero ninguno de ellos entre Bélgica, los Países Bajos y Alemania.

(234) Así, pues, la Comisión considera que el argumento relativo a los gastos de paso en las fronteras no justifica las importantes diferencias tarifarias.

7.4. Consideración global de los costes de producción

(235) Durante el procedimiento, los representantes de DB indicaron que las diferencias observadas en las tarifas de venta de los operadores se deben en gran parte a diferencias de costes de los servicios ferroviarios.

(236) DB comunicó al respecto el cuadro que figura en el Anexo 13, en el que se indican, para 20 destinos importantes, el precio de los servicios ferroviarios prestados por DB para los transportes realizados hacia Hamburgo y el precio total de estos mismos servicios prestados por DB y NS para los transportes hacia Rotterdam.

(237) En el Anexo 15 se repite este cuadro en el que, para los transportes hacia Rotterdam, el precio total de los servicios ferroviarios suministrados por DB y NS se divide por el kilometraje recorrido, con el fin de obtener un precio por kilómetro.

(238) La lectura de los datos suministrados por DB revela que el precio medio por kilómetro de los servicios ferroviarios vendidos por DB y NS para los transportes realizados por Intercontainer hacia Rotterdam es inferior al precio medio de estos mismos servicios prestados por DB a Transfracht para los transportes hacia Hamburgo.

(239) La Comisión considera que estos datos contradicen la postura de DB, que aduce que las diferencias de precio a nivel de operadores se deben a diferencias en los costes ferroviarios.

Por el contrario, el coste ferroviario por kilómetro que debe abonar el operador que realiza transportes hacia el oeste parece ser inferior al mismo coste kilométrico para los transportes hacia el norte.

(240) Partiendo de estos datos, la Comisión considera que no puede aducirse con fundamento que las diferencias de precios de venta aplicadas en el marco del acuerdo MCN se deban a diferencias importantes de los costes ferroviarios.

⁽¹⁾ *Indagine sull'organizzazione ed i costi portuali per la movimentazione di contenitori nei principali scali Europei* (Génova, 1990).

⁽²⁾ Véase el considerando 137.

- (241) La falta de diferencia sensible en los costes explica en particular la evolución de las tarifas expuesta en el considerando 171 para los transportes con destino a Dusseldorf.

Para este destino, el precio de transporte de contenedores cargados desde Hamburgo era inferior en 1990 al practicado desde Rotterdam, cuando este último puerto está más cerca (la diferencia es de 143 kilómetros).

El 1 de octubre de 1991, se obtuvieron precios idénticos desde estos dos puertos, al equipararse el precio desde Hamburgo con el precio desde Rotterdam.

- (242) Si, como indica DB, los costes eran sensiblemente superiores para los transportes desde Rotterdam, un aumento de precios limitado a los transportes desde Hamburgo no estaría fundado desde el punto de vista económico.

- (243) En conclusión, la Comisión considera que las diferencias importantes en los precios de transporte combinado entre los itinerarios que pasan por los puertos del oeste y los que pasan por los del norte no se justifican por elementos objetivos. Los argumentos aducidos por DB, ya sea de forma aislada o combinada, no justifican las diferencias de precio observadas.

- (244) Además, de los numerosos documentos obtenidos durante el procedimiento, se desprende que los representantes de las empresas ferroviarias, incluida Transfracht, reconocen la existencia de discriminaciones.

- (245) Queda por tanto demostrado que DB, desde al menos 1988, ha utilizado su posición dominante en el mercado de los transportes ferroviarios para imponer precios de venta discriminatorios en el segmento de mercado de los transportes combinados de contenedores marítimos procedentes de Alemania y que transitan por los puertos alemanes, belgas y neerlandeses, para favorecer sus propias prestaciones y las de su filial Transfracht.

- (246) DB interviene, por una parte, en el mercado de los servicios ferroviarios en calidad de único prestador de los mismos en el territorio alemán y, por otra en el mercado posterior de los transportes terrestres por medio de su filial Transfracht, único operador de transporte combinado que efectúa los transportes de contenedores marítimos por los puertos alemanes.

- (247) Las discriminaciones consistieron en imponer a los operadores tarifas de transportes sensiblemente más elevadas para los transportes realizados entre un puerto belga o neerlandés y Alemania que para los transportes realizados entre las localidades alemanas

y los puertos alemanes, para favorecer los recorridos ferroviarios más remuneradores para DB, ya que ésta presta la totalidad de los servicios ferroviarios y su filial Transfracht suministra la totalidad del transporte combinado.

- (248) De conformidad con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia⁽¹⁾, el hecho de que una empresa con posición dominante en un mercado la utilice para imponer condiciones discriminatorias a prestaciones equivalentes en un segundo mercado y favorecer de este modo sus propios servicios constituye un abuso a efectos del artículo 86 del Tratado.

E. Efectos en el comercio entre Estados miembros

- (249) Estas prácticas afectan al transporte de contenedores procedentes de Alemania o con destino a ella y que transitan por los puertos alemanes, belgas o neerlandeses. Por consiguiente, estas prácticas afectan al comercio entre Estados miembros, especialmente entre Alemania, Bélgica y los Países Bajos.
- (250) Las prácticas examinadas anteriormente, que DB viene realizando desde al menos 1988, infringen lo dispuesto en el artículo 86 del Tratado.

F. Efectos económicos de las prácticas examinadas

- (251) La evolución de los transportes de contenedores realizados, por una parte, entre los puertos del oeste y Alemania y, por otra, entre los puertos del norte y Alemania es la siguiente desde 1988 :

	1988	1989	1990	1990/ 1989	1991	1991/ 1990	1991/ 1989
Transportes puertos del oeste/Alemania (Intercontainer en TEU)	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
Transportes puertos del norte/Alemania (Transfracht-DB) (en contenedores)	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]

- (252) El examen de estas cifras confirma el análisis presentado al consejo de administración de Intercontainer de 30 de noviembre de 1989 : « la discordancia entre los límites de precios paritarios impuestos a unos y las reducciones de precios desiguales concedidas a los demás acabó rápidamente con la credibilidad de la oferta ferroviaria para los puertos del oeste ».

(1) Véase, en particular, la sentencia de 3 de octubre de 1985, asunto 311/84, CBEM/CIT, Rec. 1985, p. 3271.

En efecto, se observa en el período de 1989 a 1991 un aumento del tráfico de un 20 % aproximadamente por los puertos alemanes frente a una reducción del 10 % por los puertos del oeste.

- (253) Asimismo, durante la audiencia, SNCB declaró respecto de las discriminaciones tarifarias entre itinerarios (véase el acta de la audiencia, página 67) :

« En los años 80, esta situación no cambió. De hecho, fue beneficiosa.

En el tráfico nacional, DB transporta, como indica el denunciante, un x % de los contenedores marítimos que transitan por los puertos alemanes.

En el tráfico internacional en cambio, los resultados son catastróficos: la cuota del ferrocarril es muy escasa para los tráficos que transitan por los puertos del Benelux hacia el "hinterland" alemán.

- [...] % a penas, mientras que un
- [...] % se transporta por carretera y un
- [...] % por vía navegable.

Es decir, que prácticamente no existe el ferrocarril.»

- (254) Estas cifras deben compararse con las del tráfico global de contenedores (véanse los considerandos 21 y 22) entre los puertos del oeste y del norte y las localidades situadas en Alemania.

Es obvio que la política de tarificación impuesta por DB ha tenido el siguiente efecto doble :

- favorecer las entradas y salidas en Alemania por el puerto de Hamburgo, tal como demuestra la evolución de tráficos en los últimos años (considerandos 20 a 24) ;
- orientar a los operadores económicos que ejercen su actividad en Bélgica y en los Países Bajos hacia otro modo de transporte distinto del transporte ferroviario. Así se explican en parte las cifras presentadas sobre el reparto de los tráficos entre modos de transporte.

G. Apartado 2 del artículo 22 del Reglamento (CEE) nº 1017/68

- (255) En virtud del apartado 2 del artículo 22 del Reglamento (CEE) nº 1017/68, la Comisión puede imponer a las empresas multas de mil ecus a un millón de ecus, pudiéndose elevar este límite máximo hasta un 10 % del volumen de negocios alcanzado durante el ejercicio económico precedente por cada empresa que hubiere tomado parte

en la infracción cuando, deliberadamente o por negligencia, cometan una infracción del artículo 86 del Tratado. Para determinar el importe de la multa, se tomará en consideración la gravedad y la duración de la infracción.

- (256) La Comisión considera que debe imponerse una multa a DB por esta infracción teniendo en cuenta los elementos que a continuación se exponen.

- (257) Las comparaciones de tarifas demuestran la existencia de una infracción del 1 de octubre de 1989 al 31 de julio de 1992, fecha del pliego de cargos.

- (258) Los documentos obtenidos durante el procedimiento demuestran que esta infracción ha sido cometida deliberadamente. Los representantes de los puertos de Rotterdam y de Amberes recabaron la atención de DB en varias ocasiones en relación con las discriminaciones de tarifas de que eran víctimas y amenazaron con presentar una denuncia por infracción de las normas de competencia. Los representantes de DB no podían por tanto desconocer los riesgos a que se exponían.

- (259) Además, la carta de Transfracht de 16 de enero de 1989 al ministro de transportes alemán, mencionada en el considerando 186, demuestra que los responsables del grupo DB eran plenamente conscientes de la existencia de discriminaciones. Por lo que se refiere a la gravedad de la infracción, la Comisión suele considerar que las prácticas cuyo objeto es limitar la competencia mediante los precios revisten una gravedad indudable.

- (260) Por otra parte, en el presente caso, la infracción es especialmente grave, ya que consiste, por parte de DB, en abusar de su monopolio en el mercado de los servicios ferroviarios en Alemania para proteger sus propias prestaciones y las de su filial en otro mercado, el de los transportes terrestres de contenedores marítimos procedentes de Alemania o con destino a ella y que transitan por un puerto belga, neerlandés o alemán.

- (261) Esta infracción, al mantener artificialmente diferencias de precios, tiende asimismo a compartimentar los mercados y a desviar los tráficos. Por consiguiente, afecta a uno de los objetivos fundamentales del Tratado, que es establecer un mercado único.

- (262) Otro efecto de las prácticas de DB es obstaculizar el desarrollo del transporte ferroviario, por lo que son contrarias a la política de la Comunidad y de los Estados miembros, que pretende al contrario fomentar el recurso a este modo de transporte.

(263) Por último, la Comisión observa que, durante el procedimiento, DB no se comprometió a poner remedio a las prácticas impugnadas,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN :

Artículo 1

Deutsche Bundesbahn, Société Nationale des Chemins de Fer Belges, Nederlandse Spoorwegen, Intercontainer y Transfracht Transportgesellschaft GmbH han infringido lo dispuesto en el artículo 85 del Tratado CE al celebrar el acuerdo de 1 de abril de 1988 « Maritime Container Network », que establece la comercialización de todos los transportes ferroviarios de contenedores marítimos procedentes de Alemania o con destino a este país y que transiten por un puerto alemán, belga o neerlandés, por una oficina central (« Bureau commun ») con arreglo a las tarifas convenidas por esta oficina.

Artículo 2

Deutsche Bundesbahn ha infringido lo dispuesto en el artículo 86 del Tratado CE, al utilizar su posición dominante en el mercado de los transportes ferroviarios en Alemania para imponer tarifas de transporte ferroviario discriminatorias en el mercado de los transportes terrestres de contenedores marítimos procedentes de Alemania o con destino a este país y que transitan por un puerto alemán, belga o neerlandés.

Artículo 3

Deutsche Bundesbahn, actualmente Deutsche Bahn AG, deberá poner fin a la infracción a que se refiere el artículo 2.

Artículo 4

Dado que se ha infringido lo dispuesto en el artículo 86 del Tratado CE, tal como se indica en el artículo 2 de la presente Decisión, se impone una multa de 11 000 000 de ecus a Deutsche Bahn.

Artículo 5

La multa impuesta a que se refiere el artículo 4 se abonará en un plazo de tres meses a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión, en ecus, a la cuenta de la

Comisión de las Comunidades Europeas nº 310-0933000-43, Banque Bruxelles-Lambert, agencia europea, rond-point Robert Schuman 5, B-1040 Bruselas.

Transcurrido este plazo, el importe de la multa devengará automáticamente un interés al tipo aplicado por el Fondo europeo de cooperación monetaria en sus operaciones en ecus el primer día hábil del mes en que se haya adoptado la presente Decisión, incrementado en 3,5 puntos porcentuales, es decir, 9,75 %.

Artículo 6

Los destinatarios de la presente Decisión serán :

- Deutsche Bahn AG
Hauptverwaltung
Friedrich-Ebert-Anlage 43-45
D-60327 Frankfurt am Main,
- Société Nationale des Chemins de Fer Belges
Rue de France 85
B-1070 Bruxelles,
- NV Nederlandse Spoorwegen
Hoofddirectie
Moreelsepark
Postbus 2025
NL-3500 HA Utrecht,
- Transfracht
Deutsche Transportgesellschaft GmbH
Gutleutstraße 160-164
D-60327 Frankfurt am Main,
- Intercontainer
Rue de France 85
B-1070 Bruxelles.

La presente Decisión será título ejecutivo en virtud de lo dispuesto en el artículo 192 del Tratado CE.

Hecho en Bruselas, el 29 de marzo de 1994.

Por la Comisión

Karel VAN MIERT

Miembro de la Comisión