

# Diario Oficial

## de las Comunidades Europeas

ISSN 1012-9200

L 378

37º año

31 de diciembre de 1994

Edición  
en lengua española

## Legislación

### Sumario

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

.....

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

##### Consejo

94/981/CE:

- ★ Decisión del Consejo, de 22 de diciembre de 1994, sobre la celebración del segundo Protocolo adicional del Acuerdo europeo entre las Comunidades Europeas y sus Estados miembros, por una parte, y la República de Bulgaria, por otra, y del Acuerdo interino sobre comercio y medidas de acompañamiento entre la Comunidad Económica Europea y la Comunidad Europea del Carbón y del Acero, por una parte, y la República de Bulgaria, por otra ..... 1

Segundo Protocolo adicional, del Acuerdo europeo entre las Comunidades Europeas y sus Estados miembros, por una parte, y la República de Bulgaria, por otra, y del Acuerdo interino sobre comercio y medidas de acompañamiento entre la Comunidad Económica Europea y la Comunidad Europea del Carbón y del Acero, por una parte, y la República de Bulgaria, por otra ..... 2

94/982/CE:

- ★ Decisión del Consejo, de 22 de diciembre de 1994, sobre la celebración del segundo Protocolo adicional del Acuerdo europeo entre las Comunidades Europeas y sus Estados miembros, por una parte, y Rumanía, por otra, y del Acuerdo interino sobre comercio y medidas de acompañamiento entre la Comunidad Económica Europea y la Comunidad Europea del Carbón y del Acero, por una parte, y Rumanía, por otra ..... 5

Segundo Protocolo adicional, del Acuerdo Europeo entre las Comunidades Europeas y sus Estados miembros, por una parte, y Rumanía, por otra, y del Acuerdo Interino sobre comercio y medidas de acompañamiento entre la Comunidad Económica Europea y la Comunidad Europea del Carbón y del Acero, por una parte y Rumanía, por otra ..... 6

Precio: 18 ecus

(continúa al dorso)

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres finos son actos de gestión corriente, adoptados en el marco de la política agraria, y que tienen generalmente un período de validez limitado.

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres gruesos y precedidos de un asterisco son todos los demás actos.

Comisión

94/983/CECA:

- ★ Decisión de la Comisión, de 22 de diciembre de 1994, relativa a la celebración en nombre de la Comunidad Europea del Carbón y del Acero del segundo Protocolo adicional del Acuerdo europeo entre las Comunidades Europeas y sus Estados miembros, por una parte, y Rumanía, por otra, y del Acuerdo interino sobre comercio y asuntos relacionados con el comercio entre la Comunidad Económica Europea y la Comunidad Europea del Carbón y del Acero, por una parte, y Rumanía, por otra ..... 9

94/984/CE:

- ★ Decisión de la Comisión, de 20 de diciembre de 1994, por la que se establecen las condiciones zoonitarias y la certificación veterinaria para la importación de carne fresca de aves de corral procedente de determinados terceros países <sup>(1)</sup> ..... 11

94/985/CE:

- ★ Decisión de la Comisión, de 21 de diciembre de 1994, relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado CE (IV/33.218 Far Eastern Freight Conference) <sup>(1)</sup> ..... 17

94/986/CE:

- ★ Decisión de la Comisión, de 21 de diciembre de 1994, relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado CE y del artículo 53 del Acuerdo EEE (IV/34.252 — Philips-Osram) <sup>(1)</sup> ..... 37

94/987/CE:

- ★ Decisión de la Comisión, de 21 de diciembre de 1994, relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado CE (IV/32.948 — IV/34.590: Tretorn y otros) <sup>(1)</sup> ..... 45

94/988/CE:

- ★ Decisión de la Comisión, de 21 de diciembre de 1994, que modifica la Decisión 94/24/CE por la que se establece la lista de los puestos de inspección fronterizos seleccionados previamente para efectuar los controles veterinarios de los productos y animales procedentes de terceros países <sup>(1)</sup> ..... 54

94/989/CE:

- ★ Decisión de la Comisión, de 21 de diciembre 1994, que modifica la Decisión 93/495/CEE por la que se establecen las condiciones especiales de importación de los productos de la pesca originarios de Canadá ..... 64

94/990/CE:

- ★ Decisión de la Comisión, de 21 de diciembre de 1994, por la que se fija el número de unidades Animo de Austria que pueden optar a la participación financiera de la Comunidad ..... 67

94/991/CE:

- ★ Decisión de la Comisión, de 21 de diciembre de 1994, que modifica algunos datos de la lista que figura en el Anexo del Reglamento (CEE) n° 55/87 por el que se establece la lista de barcos cuya eslora total excede los ocho metros y a los que se permite faenar utilizando artes de arrastre de vara dentro de determinadas zonas costeras de la Comunidad ..... 68

94/992/CE:

- ★ Decisión de la Comisión, de 21 de diciembre de 1994, con respecto a las solicitudes de devolución de derechos antidumping percibidos sobre las importaciones de determinados reproductores de discos compactos originarios de Japón (Amroh BV, PIA, HIFI) ..... 74

<sup>(1)</sup> Texto pertinente a los frues del EEE.

## II

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

## CONSEJO

## DECISIÓN DEL CONSEJO

de 22 de diciembre de 1994

sobre la celebración del segundo Protocolo adicional del Acuerdo europeo entre las Comunidades Europeas y sus Estados miembros, por una parte, y la República de Bulgaria, por otra, y del Acuerdo interino sobre comercio y medidas de acompañamiento entre la Comunidad Económica Europea y la Comunidad Europea del Carbón y del Acero, por una parte, y la República de Bulgaria, por otra

(94/981/CE)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

*Artículo 2*

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 113 en relación con la primera frase del apartado 2 de su artículo 228,

Vistas las conclusiones del Consejo Europeo que se celebró en Essen los días 9 y 10 de diciembre de 1994,

Vista la propuesta de la Comisión,

Considerando que la Comisión ha negociado en nombre de las Comunidades un segundo Protocolo adicional del Acuerdo interino sobre comercio y medidas de acompañamiento <sup>(1)</sup> y del Acuerdo europeo con la República de Bulgaria;

Considerando que es necesario aprobar el presente segundo Protocolo adicional,

DECIDE:

*Artículo 1*

Se aprueba en nombre de la Comunidad Europea el segundo Protocolo adicional del Acuerdo europeo entre las Comunidades Europeas y sus Estados miembros, por una parte, y la República de Bulgaria, por otra, y del Acuerdo interino sobre comercio y medidas de acompañamiento entre la Comunidad Económica Europea y la Comunidad Europea del Carbón y del Acero, por una parte, y la República de Bulgaria, por otra.

El texto del segundo Protocolo adicional se adjunta a la presente Decisión.

Las disposiciones para la aplicación del artículo 3 del segundo Protocolo adicional con relación a los productos agrícolas incluidos en el Anexo II del Tratado y sujetos, en el marco de la organización común de mercados, a un sistema de exacciones o a derechos de aduana, y a los productos clasificados en los códigos NC 0711 90 40, 2003 10 20 y 2003 10 30 se adoptarán de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 26 del Reglamento (CEE) n° 804/68 del Consejo, de 27 de junio de 1968, relativo a la organización común de mercados en el sector de la leche y de los productos lácteos <sup>(2)</sup>, o con las disposiciones correspondientes de otros Reglamentos por los que se establece una organización común de los mercados agrícolas. Cuando la aplicación del Acuerdo exija una estrecha cooperación con Bulgaria, la Comisión podrá adoptar todas las medidas necesarias para garantizar dicha operación.

*Artículo 3*

Se autoriza al presidente del Consejo para que designe a la persona facultada para firmar el segundo Protocolo adicional en nombre de la Comunidad Europea.

El presidente del Consejo hará la notificación prevista en el artículo 8 del segundo Protocolo adicional en nombre de la Comunidad Europea.

Hecho en Bruselas, el 22 de diciembre de 1994.

*Por el Consejo*

*El Presidente*

H. SEEHOFER

<sup>(1)</sup> DO n° L 323 de 23. 12. 1993, p. 2.

<sup>(2)</sup> DO n° L 148 de 28. 6. 1968, p. 13; Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 1880/94 (DO n° L 197 de 30. 7. 1994, p. 21).

**SEGUNDO PROTOCOLO ADICIONAL**

**del Acuerdo europeo entre las Comunidades Europeas y sus Estados miembros, por una parte, y la República de Bulgaria, por otra, y del Acuerdo interino sobre comercio y medidas de acompañamiento entre la Comunidad Económica Europea y la Comunidad Europea del Carbón y del Acero, por una parte, y la República de Bulgaria, por otra**

LA COMUNIDAD EUROPEA Y LA COMUNIDAD EUROPEA DEL CARBÓN Y DEL ACERO, en adelante denominadas «la Comunidad»,

por una parte, y

LA REPÚBLICA DE BULGARIA,

por otra,

CONSIDERANDO que el Acuerdo europeo por el que se establece una asociación entre las Comunidades Europeas y sus Estados miembros y la República de Bulgaria (en adelante denominado el «Acuerdo europeo») se firmó en Bruselas el 8 de marzo de 1993 y no ha entrado todavía en vigor;

CONSIDERANDO que, a la espera de la entrada en vigor del Acuerdo europeo, las disposiciones de éste sobre el comercio y las medidas de acompañamiento entraron en vigor el 31 de diciembre de 1993 mediante el Acuerdo interino sobre comercio y medidas de acompañamiento entre la Comunidad Económica Europea y la Comunidad Europea del Carbón y del Acero, por una parte, y la República de Bulgaria, por otra (en adelante denominado el «Acuerdo interino»), firmado en Bruselas, el 8 de marzo de 1993;

CONSIDERANDO que el Acuerdo europeo y el Acuerdo interino se modificaron mediante el Protocolo adicional celebrado el 21 de diciembre de 1993, denominado en lo sucesivo el «primer Protocolo adicional»;

RECONOCIENDO la importancia crucial del comercio en la transición hacia una economía de mercado;

TENIENDO PRESENTE la voluntad de la Comunidad de ajustar el calendario de la República de Bulgaria sobre las disposiciones comerciales incluidas en el Acuerdo europeo y en el Acuerdo interino a las de los países asociados de Visegrad;

TENIENDO EN CUENTA los objetivos del Acuerdo europeo y, en particular, los que se mencionan en su artículo 1;

VISTO el Acuerdo interino,

HABIENDO DECIDIDO celebrar el presente Protocolo, han designado a tal fin como plenipotenciarios:

LA COMUNIDAD EUROPEA:

Dietrich von KYAW

Embajador,

Representante permanente de la República Federal de Alemania,  
Presidente del Comité de los Representantes permanentes

LA REPÚBLICA DE BULGARIA:

Evgeni IVANOV

Embajador,

Jefe de la Misión de Bulgaria ante las Comunidades Europeas

QUIENES TRAS haber intercambiado sus plenos poderes, reconocidos en buena y debida forma,

HAN ACORDADO LO SIGUIENTE:

*Artículo 1*

Se sustituyen el apartado 3 del artículo 4 del Acuerdo interino y el apartado 3 del artículo 10 del Acuerdo europeo, modificado por el primer Protocolo adicional, por el siguiente texto:

«3. Los productos originarios de la República de Bulgaria que figuran en el Anexo III se beneficiarán de una suspensión de los derechos de aduana de importación, dentro de los límites de los contingentes o límites máximos arancelarios anuales de la Comunidad, que irá aumentando progresivamente, de conformidad con las condiciones definidas en dicho Anexo, hasta llegar a la supresión completa de los derechos de aduana de importación de los productos de que se trata al final del segundo año, a más tardar.

Al mismo tiempo, los derechos de aduana de importación que deban aplicarse cuando se hayan agotado los contingentes o se haya reintroducido la recaudación de derechos de aduana respecto a los productos cubiertos por un límite máximo arancelario, se irán reduciendo progresivamente, a partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo mediante reducciones anuales del 15 % del derecho de base. A más tardar al final del segundo año se suprimirán los derechos restantes.»

*Artículo 2*

Las notas a pie de página del Anexo III del Acuerdo interino y del Anexo III del Acuerdo europeo dejan de ser aplicables.

*Artículo 3*

Se sustituye la letra b) del punto 1 del apartado introductorio insertado por el primer Protocolo adicional en los Anexos XIa del Acuerdo interino y los Anexos XIa, XIIIa y XIIIb del Acuerdo europeo por el siguiente texto:

«1. b) Las cantidades en toneladas fijadas para el cuarto año no serán de aplicación y las cantidades fijadas para el quinto año serán aplicables para el cuarto año que empieza el 1. 7. 1995.»

*Artículo 4*

1. En el párrafo introductorio del apartado 1 del artículo 2 del Protocolo nº 1 sobre productos textiles y prendas de vestir del Acuerdo interino y del Protocolo nº 1 sobre productos textiles y prendas de vestir del Acuerdo europeo, modificado por el primer Protocolo adicional, se sustituirá la frase «queden suprimidos al término de un período de cinco años» por la frase «queden suprimidos al término de un período de cuatro años».

2. Los dos últimos guiones del apartado 1 del artículo 2 del Protocolo nº 1 sobre productos textiles y prendas de vestir del Acuerdo interino y el Protocolo nº 1 sobre productos textiles y prendas de vestir del Acuerdo Europeo, modificado por el primer Protocolo adicional, se sustituirán por el texto siguiente:

«al comienzo del quinto año se eliminarán los derechos restantes».

*Artículo 5*

En el Anexo I del Protocolo nº 3 sobre productos agrícolas transformados del Acuerdo interino y del Protocolo nº 3 sobre productos agrícolas transformados del Acuerdo europeo, el número de años después de los cuales es aplicable el tipo final de derecho, tal como se expresa en la columna 7, se cambiará de cuatro a tres años para los productos clasificados en los códigos NC 1803, 1804 00 00 y 1805 00 00.

En el Anexo II del Protocolo nº 3 sobre productos agrícolas transformados del Acuerdo interino y del Protocolo nº 3 sobre productos agrícolas transformados del Acuerdo europeo, las cantidades en toneladas fijadas para 1996 quedarán suprimidas y las cantidades en toneladas fijadas para 1997 y años sucesivos serán aplicables a partir de 1996 y años sucesivos.

*Artículo 6*

En el Anexo II y en el Anexo del Apéndice B del Protocolo adicional del Acuerdo europeo sobre comercio de productos textiles entre la Comunidad Económica Europea y la República de Bulgaria, los límites cuantitativos fijados para 1998 quedarán suprimidos. En el Acta aprobada nº 5, «un período de cinco años a contar desde el 1 de enero de 1994» se sustituirá por «un período de cuatro años a contar desde el 1 de enero de 1994».

*Artículo 7*

El presente Protocolo formará parte integrante del Acuerdo interino y del Acuerdo europeo.

*Artículo 8*

El presente Protocolo entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la fecha en que las Partes se notifiquen mutuamente que han completado los procedimientos necesarios a tal efecto. El presente Protocolo será aplicable a partir del 1 de enero de 1995.

En caso de que el presente Protocolo entrase en vigor después del 1 de enero de 1995, se deberán devolver los derechos pagados que no tendrían que haberse pagado si el Protocolo hubiera entrado en vigor y se hubieran aplicado sus disposiciones en esa fecha, y se considerará que dicha devolución cumple plenamente la obligación de no imponer tales derechos.

*Artículo 9*

El presente Protocolo se redacta en dos ejemplares en lenguas española, danesa, alemana, griega, inglesa, francesa, italiana, neerlandesa, portuguesa y búlgara, siendo cada uno de estos textos igualmente auténtico.

Hecho en Bruselas, el treinta de diciembre de mil novecientos noventa y cuatro.

Udfærdiget i Bruxelles, den tredivte december nitten hundrede og fireoghalvfems.

Geschehen zu Brüssel am dreißigsten Dezember neunzehnhundertvierundneunzig.

Έγινε στις Βρυξέλλες, στις τριάντα Δεκεμβρίου χίλια εννιακόσια ενενήντα τέσσερα.

Done at Brussels on the thirtieth day of December in the year one thousand nine hundred and ninety-four.

Fait à Bruxelles, le trente décembre mil neuf cent quatre-vingt-quatorze.

Fatto a Bruxelles, addì trenta dicembre millenovecentonovantaquattro.

Gedaan te Brussel, de dertigste december negentienhonderd vierennegentig.

Feito em Bruxelas, em trinta de Dezembro de mil novecentos e noventa e quatro.

**НАПРАВЕНО В БРЮКСЕЛ НА 30 ДЕКЕМВРИ 1994 ГОДИНА**

Por la Comunidad Europea

For Det Europæiske Fællesskab

Für die Europäische Gemeinschaft

Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα

For the European Community

Pour la Communauté européenne

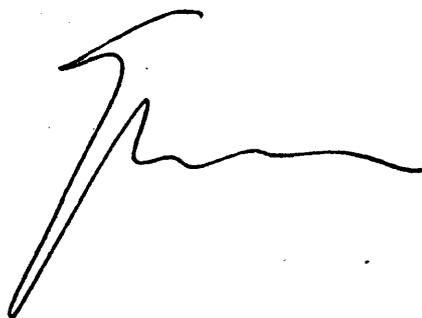
Per la Comunità europea

Voor de Europese Gemeenschap

Pela Comunidade Europeia



За Република България



## DECISIÓN DEL CONSEJO

de 22 de diciembre de 1994

sobre la celebración del segundo Protocolo adicional del Acuerdo europeo entre las Comunidades Europeas y sus Estados miembros, por una parte, y Rumanía, por otra, y del Acuerdo interino sobre comercio y medidas de acompañamiento entre la Comunidad Económica Europea y la Comunidad Europea del Carbón y del Acero, por una parte, y Rumanía, por otra

(94/982/CE)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 113 en relación con el apartado 2 del artículo 228,

Vistas las conclusiones del Consejo Europeo que se celebró en Essen los días 9 y 10 de diciembre de 1994,

Vista la propuesta de la Comisión,

Considerando que la Comisión ha negociado en nombre de las Comunidades un segundo Protocolo adicional del Acuerdo interino sobre comercio y medidas de acompañamiento <sup>(1)</sup> y del Acuerdo europeo con Rumanía;

Considerando que es necesario aprobar el presente segundo Protocolo adicional,

DECIDE:

*Artículo 1*

Se aprueba en nombre de la Comunidad Europea el segundo Protocolo adicional del Acuerdo europeo entre las Comunidades Europeas y sus Estados miembros, por una parte, y Rumanía, por otra, y del Acuerdo interino sobre comercio y medidas de acompañamiento entre la Comunidad Económica Europea y la Comunidad Europea del Carbón y del Acero, por una parte, y Rumanía, por otra.

El texto del segundo Protocolo adicional se adjunta a la presente Decisión.

*Artículo 2*

Las disposiciones para la aplicación del artículo 3 del segundo Protocolo adicional en relación con los productos agrícolas incluidos en el Anexo II del Tratado y sujetos, en el marco de la organización común de mercados, a un sistema de exacciones o a derechos de aduana y a los productos clasificados en los códigos NC 0711 90 40, 2003 10 20 y 2003 10 30 se adoptarán de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 26 del Reglamento (CEE) nº 804/68 del Consejo, de 27 de junio de 1968, relativo a la organización común de mercados en el sector de la leche y de los productos lácteos <sup>(2)</sup>, o con las disposiciones correspondientes de otros Reglamentos por los que se establece una organización común de los mercados agrícolas. Cuando la aplicación del Acuerdo exija una estrecha cooperación con Rumanía, la Comisión podrá adoptar todas las medidas necesarias para garantizar dicha cooperación.

*Artículo 3*

Se autoriza al presidente del Consejo para que designe a la persona facultada para firmar el segundo Protocolo adicional en nombre de la Comunidad Europea.

El presidente del Consejo hará la notificación prevista en el artículo 9 del segundo Protocolo adicional en nombre de la Comunidad Europea.

Hecho en Bruselas, el 22 de diciembre de 1994.

*Por el Consejo*

*El Presidente*

H. SEEHOFER

<sup>(1)</sup> DO nº L 81 de 2. 4. 1993, p. 2.

<sup>(2)</sup> DO nº L 148 de 28. 6. 1968, p. 13. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1880/94 (DO nº L 197 de 30. 7. 1994, p. 21).

**SEGUNDO PROTOCOLO ADICIONAL**

del Acuerdo Europeo entre las Comunidades Europeas y sus Estados miembros, por una parte, y Rumanía, por otra, y del Acuerdo Interino sobre comercio y medidas de acompañamiento entre la Comunidad Económica Europea y la Comunidad Europea del Carbón y del Acero, por una parte y Rumanía, por otra

LA COMUNIDAD EUROPEA Y LA COMUNIDAD EUROPEA DEL CARBÓN Y DEL ACERO, en adelante denominadas «la Comunidad»,

por una parte, y

RUMANÍA,

por otra,

CONSIDERANDO que el Acuerdo Europeo por el que se establece una asociación entre las Comunidades Europeas y sus Estados miembros y Rumanía (en adelante denominado el «Acuerdo Europeo») se firmó en Bruselas el 1 de febrero de 1993 y no ha entrado todavía en vigor;

CONSIDERANDO que, a la espera de la entrada en vigor del Acuerdo Europeo, las disposiciones de éste sobre el comercio y las medidas de acompañamiento entraron en vigor a partir del 1 del mayo de 1993 mediante el Acuerdo Interino sobre comercio y medidas de acompañamiento entre la Comunidad Económica Europea y la Comunidad Europea del Carbón y del Acero, por una parte, y Rumanía, por otra (en adelante denominado el «Acuerdo Interino»), firmado en Bruselas, el 1 de febrero de 1993;

CONSIDERANDO que el Acuerdo Europeo y el Acuerdo Interino se modificaron mediante el Protocolo Adicional celebrado el 20 de diciembre de 1993, denominado en lo sucesivo el Primer Protocolo Adicional;

RECONOCIENDO la importancia crucial del comercio en la transición hacia una economía de mercado;

TENIENDO PRESENTE la voluntad de la Comunidad de ajustar el calendario de Rumanía sobre las disposiciones comerciales incluidas en el Acuerdo Europeo y en el Acuerdo Interino a las de los países asociados de Visegrad;

TENIENDO EN CUENTA los objetivos del Acuerdo Europeo y, en particular, los que se mencionan en su artículo 1;

VISTO el Acuerdo Interino,

HABIENDO DECIDIDO celebrar el presente Protocolo, han designado a tal fin como plenipotenciarios:

LA COMUNIDAD EUROPEA:

Dietrich von KYAW

Embajador,

Representante permanente de la República Federal de Alemania,  
Presidente del Comité de los Representantes permanentes,

RUMANÍA:

Constantin ENE

Embajador extraordinario y plenipotenciario,

Jefe de la Misión de Rumanía ante la Unión Europea,

HAN ACORDADO LO SIGUIENTE:

**Artículo 1**

Se sustituyen el apartado 3 del artículo 4 del Acuerdo Interino y el apartado 3 del artículo 10 del Acuerdo Europeo, modificado por el Primer Protocolo Adicional, por el siguiente texto:

«3. Los productos originarios de Rumanía que figuran en el Anexo III se beneficiarán de una suspensión de los derechos de aduana de importación, dentro de los límites de los contingentes o límites máximos arancelarios anuales de la Comunidad, que irá aumentando progresivamente, de conformidad con las condi-

ciones definidas en dicho Anexo, hasta llegar a la supresión completa de los derechos de aduana de importación de los productos de que se trata al final del segundo año, a más tardar.

Al mismo tiempo, los derechos de aduana de importación que deban aplicarse cuando se hayan agotado los contingentes o se haya reintroducido la recaudación de derechos de aduana respecto a los productos cubiertos por un límite máximo arancelario, se irán reduciendo progresivamente, a partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo mediante reducciones anuales del 15 % del derecho de base. A más tardar al final del segundo año se suprimirán los derechos restantes.».

#### Artículo 2

Las notas a pie de página del Anexo III del Acuerdo Interino y del Anexo III del Acuerdo Europeo dejan de ser aplicables.

#### Artículo 3

Se sustituye la letra b) del punto 1 del apartado introductorio insertado por el Primer Protocolo Adicional en los Anexos XIa, XIIa y XIIb del Acuerdo Interino y los Anexos XIa, XIIa y XIIb del Acuerdo Europeo, por el siguiente texto:

«1. b) Las cantidades en toneladas fijadas para el cuarto año no serán de aplicación y las cantidades fijadas para el quinto año serán aplicables para el cuarto año que empieza el 1 de julio de 1995.».

#### Artículo 4

1. En el párrafo introductorio del apartado 1 del artículo 2 del Protocolo 1 sobre productos textiles y prendas de vestir del Acuerdo Interino y del Protocolo 1 sobre productos textiles y prendas de vestir del Acuerdo Europeo, modificado por el Primer Protocolo Adicional, se sustituirá la frase «queden suprimidos al término de un período de cinco años» por la frase «queden suprimidos al término de un período de cuatro años».

2. Los dos últimos guiones del apartado 1 del artículo 2 del Protocolo 1 sobre productos textiles y prendas de vestir del Acuerdo Interino y el Protocolo 1 sobre productos textiles y prendas de vestir del Acuerdo Europeo, modificado por el Primer Protocolo Adicional, se sustituirán por el texto siguiente:

«al comienzo del quinto año se eliminarán los derechos restantes».

#### Artículo 5

Se sustituye el apartado 2 del artículo 2 del Protocolo 2 sobre productos CECA del Acuerdo Interino y del Protocolo 2 sobre productos CECA del Acuerdo Europeo, modificado por el Primer Protocolo Adicional, por el texto siguiente:

«2. Se efectuarán nuevas reducciones al 60 %, 40 % y 0 % del derecho de base al comienzo del segundo,

tercero y cuarto años, respectivamente, tras la entrada en vigor del Acuerdo.»

#### Artículo 6

En el Anexo A del Protocolo 3 sobre productos agrícolas transformados del Acuerdo Interino y del Protocolo 3 sobre productos agrícolas transformados del Acuerdo Europeo, el número de años después de los cuales es aplicable el tipo final de derecho, tal como se expresa en la columna 7, se cambiará de 4 a 3 años para los productos clasificados en los códigos NC 1803, 1804 00 00, 1805 00 00 y 1806 10 10 — los demás.

En el Anexo B del Protocolo 3 sobre productos agrícolas transformados del Acuerdo Interino y del Protocolo 3 sobre productos agrícolas transformados del Acuerdo Europeo, las cantidades en toneladas fijadas para 1996 quedarán suprimidas y las cantidades en toneladas fijadas para 1997 y años sucesivos serán aplicables a partir de 1996 y años sucesivos.

#### Artículo 7

En el Anexo II y en el Anexo del Apéndice B del Protocolo Adicional del Acuerdo Europeo sobre comercio de productos textiles entre la Comunidad Económica Europea y Rumanía, las cantidades en toneladas fijadas para 1998 quedarán suprimidas.

En el Acta Aprobada nº 5, «un período de cinco años a contar desde el 1 de enero de 1994», se sustituirá por «un período de cuatro años a contar desde el 1 de enero de 1994».

#### Artículo 8

El presente Protocolo formará parte integrante del Acuerdo Interino y del Acuerdo Europeo.

#### Artículo 9

El presente Protocolo entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la fecha en que las Partes se notifiquen mutuamente que han completado los procedimientos necesarios a tal efecto. El presente Protocolo será aplicable a partir del 1 de enero de 1995.

En caso de que el presente Protocolo entrase en vigor después del 1 de enero de 1995, se deberán devolver los derechos pagados que no tendrían que haberse pagado si el Protocolo hubiera entrado en vigor y se hubieran aplicado sus disposiciones en esa fecha, y se considerará que dicha devolución cumple plenamente la obligación de no imponer tales derechos.

#### Artículo 10

El presente Protocolo se redacta en dos ejemplares en lenguas alemana, danesa, española, francesa, griega, inglesa, italiana, neerlandesa, portuguesa y rumana, siendo cada uno de estos textos igualmente auténtico.



# COMISIÓN

## DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 22 de diciembre de 1994

relativa a la celebración en nombre de la Comunidad Europea del Carbón y del Acero del segundo Protocolo adicional del Acuerdo europeo entre las Comunidades Europeas y sus Estados miembros, por una parte, y Rumanía, por otra, y del Acuerdo interino sobre comercio y asuntos relacionados con el comercio entre la Comunidad Económica Europea y la Comunidad Europea del Carbón y del Acero, por una parte, y Rumanía, por otra

(94/983/CECA)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea del Carbón y del Acero y, en particular, el párrafo primero de su artículo 95,

Vistas las conclusiones del Consejo Europeo que tuvo lugar en Essen los días 9 y 10 de diciembre de 1994,

Considerando que la Comisión ha negociado en nombre de las Comunidades un segundo Protocolo adicional al Acuerdo europeo con Rumanía y al Acuerdo interino sobre comercio y asuntos relacionados con el comercio con Rumanía;

Considerando que es necesario aprobar el presente segundo Protocolo adicional;

Considerando que es necesario celebrar el segundo Protocolo adicional para alcanzar los objetivos de la Comunidad fijados en particular en los artículos 2 y 3 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea del Carbón y del Acero;

Considerando que en el Tratado no estaban previstos los casos que incluye la presente Decisión;

Habiendo consultado al Comité consultivo y con la aprobación unánime del Consejo,

DECIDE:

### *Artículo 1*

Se aprueba en nombre de la Comunidad Europea del Carbón y del Acero el segundo Protocolo adicional al Acuerdo europeo entre las Comunidades Europeas y sus Estados miembros, por una parte, y Rumanía, por otra, y al Acuerdo interino sobre comercio y asuntos relacionados con el comercio entre la Comunidad Económica Europea y la Comunidad Europea del Carbón y del Acero, por una parte, y Rumanía, por otra.

El texto del Protocolo se adjunta a la presente Decisión <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Véase la página 6 del presente Diario Oficial.

*Artículo 2*

El presidente de la Comisión hará la notificación prevista en el artículo 9 del segundo Protocolo adicional en nombre de la Comunidad Europea del Carbón y del Acero.

Hecho en Bruselas, el 22 de diciembre de 1994.

*Por la Comisión*  
*El Presidente*  
Jacques DELORS

---

## DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 20 de diciembre de 1994

por la que se establecen las condiciones zoonosanitarias y la certificación veterinaria para la importación de carne fresca de aves de corral procedente de determinados terceros países

(Texto pertinente a los fines del EEE)

(94/984/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Vista la Directiva 91/494/CEE del Consejo, de 26 de junio de 1991, sobre las condiciones de policía sanitaria a las que deben ajustarse los intercambios intracomunitarios y las importaciones de carnes frescas de aves de corral procedentes de países terceros <sup>(1)</sup>, cuya última modificación la constituye la Directiva 93/121/CE <sup>(2)</sup>, y, en particular, sus artículos 11 y 12,

Considerando que la Decisión 94/85/CE de la Comisión <sup>(3)</sup>, cuya última modificación la constituye la Decisión 94/453/CE <sup>(4)</sup>, establece una lista de terceros países desde los que se autoriza la importación de carne fresca de aves de corral;

Considerando que la Decisión 94/438/CE de la Comisión <sup>(5)</sup> establece los requisitos generales para la clasificación de terceros países en relación con la influenza aviar y la enfermedad de Newcastle con vistas a las importaciones de carne fresca de aves de corral;

Considerando que resulta apropiado limitar el ámbito de aplicación de esta Decisión a las especies de aves cubiertas por la Directiva 71/118/CEE del Consejo <sup>(6)</sup>, cuya última modificación y actualización la constituye la Directiva 92/116/CEE <sup>(7)</sup>, y establecer las condiciones zoonosanitarias y la certificación veterinaria para otras especies de aves de corral en una Decisión aparte;

Considerando, por consiguiente, que deben establecerse las condiciones zoonosanitarias y la certificación veterinaria; que, dado que existen varios grupos de terceros países, cada uno de los cuales presenta una situación sanitaria distinta, resulta apropiado establecer diferentes certificados zoonosanitarios con arreglo a esa situación;

Considerando que en la actualidad es posible, de acuerdo con la información recibida de los terceros países afectados y con los resultados de las inspecciones realizadas por los servicios de la Comisión en algunos de esos países, establecer dos categorías de certificación;

Considerando que la situación de los otros terceros países para los que aún no es posible establecer la certificación, es estudiada atentamente con el fin de ver si cumplen o no con los criterios comunitarios; que esta Decisión será revisada a más tardar el 31 de octubre de 1995 para autorizar o no las importaciones desde esos terceros países;

Considerando que la presente Decisión se aplica sin perjuicio de las medidas adoptadas respecto a la carne importada de aves de corral que no se destine al consumo humano;

Considerando que, dado que se establece un nuevo régimen de certificación, conviene fijar un plazo para la aplicación del mismo;

Considerando que las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité veterinario permanente,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

Los Estados miembros autorizarán la importación de carne fresca de aves de corral procedente de los terceros países o partes de los terceros países que figuran en el Anexo I, siempre que cumpla los requisitos que se establecen en el certificado zoonosanitario del Anexo II y que vaya acompañada de dicho certificado, debidamente cumplimentado y firmado. El certificado constará de una sección general que se ajuste al modelo que figura en la parte 1 del Anexo II y de uno de los certificados específicos que se ajuste a los modelos que figuran en la parte 2 del Anexo II, según lo indicado en el Anexo I.

*Artículo 2*

La presente Decisión será aplicable a partir del 1 de mayo de 1995.

<sup>(1)</sup> DO n° L 268 de 24. 9. 1991, p. 35.

<sup>(2)</sup> DO n° L 340 de 31. 12. 1993, p. 39.

<sup>(3)</sup> DO n° L 44 de 17. 2. 1994, p. 31.

<sup>(4)</sup> DO n° L 187 de 22. 7. 1994, p. 11.

<sup>(5)</sup> DO n° L 181 de 15. 7. 1994, p. 35.

<sup>(6)</sup> DO n° L 55 de 8. 3. 1971, p. 23.

<sup>(7)</sup> DO n° L 62 de 15. 3. 1993, p. 1.

*Artículo 3*

Hecho en Bruselas, el 20 de diciembre de 1994.

La presente Decisión será revisada a más tardar el 31 de octubre de 1995.

*Artículo 4*

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

*Por la Comisión*

René STEICHEN

*Miembro de la Comisión*

## ANEXO I

Terceros países o partes de terceros países autorizados para utilizar los certificados que se establecen en el Anexo II para las importaciones en la Comunidad de carne fresca de aves de corral

Código ISO	País	Partes del territorio	Modelo que debe utilizarse
AU	Australia		A
BR	Brasil	Los Estados de Río Grande do Sul y Santa Catarina	A
CA	Canadá		A
CH	Suiza		A
CL	Chile		A
CY	Chipre		A
CZ	República Checa		A
HR	Croacia	Las provincias de Zagrevačka, Krapinsko-Zagorska, Varazdinska, Koprivničko-Krizevačka, Bjelovarsko-Bilogorska, Primorsko-Goranska, Viroviticko-Podravska, Požeško-Slavonska, Istarska, Medimurska, Grad Zagreb	A
HU	Hungría		A
IL	Israel		B
NZ	Nueva Zelanda		A
PL	Polonia		A
RO	Rumanía		A
SK	Eslovaquia		A
TH	Thailandia		B
US	Estados Unidos de América		A

Nota: Las letras A y B se refieren al modelo que figura en la parte 2 del Anexo II.

## ANEXO II

## PARTE I

CERTIFICADO ZOOSANITARIO PARA LA CARNE FRESCA DE AVES DE CORRAL DESTINADA AL CONSUMO HUMANO <sup>(1)</sup>

*Nota al importador: El presente certificado se expide exclusivamente con fines veterinarios y el original debe acompañar al envío hasta el puesto de inspección fronterizo.*

1. Remitente (nombre y dirección completa):	2. CERTIFICADO SANITARIO ORIGINAL Nº 2.1. Nº del certificado de salud pública pertinente:
4. Destinatario (nombre y dirección completa):	3.1. País de origen: 3.2. Región de origen <sup>(2)</sup> :
8. Lugar de carga:	5. AUTORIDAD COMPETENTE:  6. AUTORIDAD LOCAL COMPETENTE:
9.1. Medio de transporte <sup>(3)</sup> :	7. Dirección del establecimiento o establecimientos:
9.2. Número del precinto <sup>(4)</sup> :	7.1. Matadero:
10.1. Estado miembro de destino:	7.2. Sala de despiece <sup>(5)</sup> :
10.2. Destino final:	7.3. Almacén frigorífico <sup>(5)</sup> :
12. Especie de las aves de corral:	11. Número(s) de registro sanitario del establecimiento o establecimientos:
13. Tipo de piezas:	11.1. Matadero: 11.2. Sala de despiece <sup>(5)</sup> :
14. Identificación del lote:	11.3. Almacén frigorífico <sup>(5)</sup> :  15. Cantidad: 15.1. Peso neto (kg): 15.2. Número de envases:
Observaciones: <i>Debe presentarse un certificado con cada lote de carne fresca de aves de corral.</i>	

(1) Por carne fresca de aves de corral se entiende cualesquiera partes de gallos, gallinas, pavos, pintadas, patos y gansos criados en cautividad, aptos para el consumo humano y que no hayan sido sometidos a ningún tratamiento, excepto la refrigeración, para asegurar su conservación; la carne envasada al vacío o en atmósfera controlada también debe ir acompañada de un certificado que se ajuste al presente modelo.

(2) Sólo debe rellenarse si la autorización para exportar a la Comunidad abarca únicamente determinadas regiones del tercer país en cuestión.

(3) Indíquese el medio de transporte y el número de matrícula o el nombre registrado, según convenga.

(4) Facultativo.

(5) Táchese lo que no proceda.

## PARTE 2

## Modelo A

## 16. Certificación sanitaria:

El veterinario oficial abajo firmante certifica, según lo dispuesto en la Directiva 91/494/CEE, que:

- 1) .....<sup>(1)</sup>, región de .....<sup>(2)</sup>, se encuentra indemne de la influenza aviar y de la enfermedad de Newcastle, definidas en el Código zoonosanitario de la OIE;
- 2) la carne antes descrita procede de aves de corral que:
  - a) han permanecido en el territorio de .....<sup>(1)</sup>, en la región de .....<sup>(2)</sup>, desde su eclosión o que fueron importadas como pollitos de un día;
  - b) se encontraban en explotaciones:
    - no sometidas a restricciones sanitarias en relación con una enfermedad aviar;
    - en torno a las cuales no ha habido brotes de influenza aviar ni de la enfermedad de Newcastle en los últimos 30 días, como mínimo, dentro de un radio de acción de 10 km;
  - c) no han sido sacrificadas en virtud de ningún programa sanitario de control o erradicación de enfermedades aviares;
  - d) han sido/no han sido<sup>(3)</sup> vacunadas contra la enfermedad de Newcastle con una vacuna viva durante los 30 días anteriores a su sacrificio;
  - e) no han estado en contacto con aves de corral enfermas de influenza aviar o de enfermedad de Newcastle durante el transporte al matadero;
- 3) la carne antes descrita:
  - a) procede de mataderos que, en la época del sacrificio de las aves, no estaban sometidos a restricciones a raíz de sospecharse o existir un brote de influenza aviar o de enfermedad de Newcastle y en torno a los cuales no hubo brotes de influenza aviar o de la enfermedad de Newcastle en los 30 días anteriores, como mínimo, dentro de un radio de acción de 10 km;
  - b) no ha estado en contacto en ningún momento del sacrificio, despiece, almacenamiento o transporte con carne que no cumpliera los requisitos de la Directiva 91/494/CEE.

En ..... , a .....

(lugar) (fecha)

Sello<sup>(4)</sup>

.....  
(firma del veterinario oficial)<sup>(4)</sup>

.....  
(nombre y apellidos en mayúsculas, cualificación y cargo)

<sup>(1)</sup> Nombre del país de origen.

<sup>(2)</sup> Sólo debe rellenarse si la autorización para exportar a la Comunidad abarca únicamente determinadas regiones del tercer país en cuestión.

<sup>(3)</sup> Táchese lo que no proceda. Si las aves de corral han sido vacunadas dentro de los 30 días anteriores al sacrificio, el lote no puede enviarse a los Estados miembros y regiones reconocidos con arreglo al artículo 12 de la Directiva 90/539/CEE (en la actualidad, Dinamarca, Irlanda y, dentro del Reino Unido, Irlanda del Norte).

<sup>(4)</sup> El color del sello y de la firma deberá ser distinto del de la tinta de impresión del certificado.

## Modelo B

## 16. Certificación sanitaria:

El veterinario oficial abajo firmante certifica, según lo dispuesto en la Directiva 91/494/CEE, que:

- 1) .....<sup>(1)</sup>, región de .....<sup>(2)</sup>, se encuentra indemne de la influenza aviar y de la enfermedad de Newcastle, definidas en el Código zoosanitario de la OIE;
- 2) la carne antes descrita procede de aves de corral que:
  - a) han permanecido en el territorio de .....<sup>(1)</sup>, en la región de .....<sup>(2)</sup>, desde su eclosión o que fueron importadas como pollitos de un día;
  - b) se encontraban en explotaciones:
    - no sometidas a restricciones sanitarias en relación con una enfermedad aviar;
    - en torno a las cuales no ha habido brotes de influenza aviar ni de la enfermedad de Newcastle en los últimos 30 días, como mínimo, dentro de un radio de acción de 10 km;
  - c) no han sido sacrificadas en virtud de ningún programa sanitario de control o erradicación de enfermedades aviares;
  - d) han sido/no han sido<sup>(3)</sup> vacunadas contra la enfermedad de Newcastle con una vacuna viva durante los 30 días anteriores a su sacrificio;
  - e) no han estado en contacto con aves de corral enfermas de influenza aviar o de enfermedad de Newcastle durante el transporte al matadero;
- 3) la manada de las aves de corral de la que procede la carne:
  - a) no ha sido vacunada con vacunas preparadas con una cepa madre (Master Seed) del virus de la enfermedad de Newcastle que presente un índice de patogenicidad superior al de las cepas lentógenas del virus;
  - b) ha sido sometida a una prueba de aislamiento del virus de la enfermedad de Newcastle, llevada a cabo en un laboratorio oficial mediante muestreo aleatorio de hisopos de cloaca de un mínimo de 60 aves, en la que no se han encontrado paramixovirus con un índice de patogenicidad intracerebral (IPIC) superior a 0,4;
  - c) durante los 30 días anteriores al sacrificio no han estado en contacto con aves de corral que no cumplieran las garantías mencionadas en las letras a) y b);
- 4) la carne antes descrita:
  - a) procede de mataderos que, en la época del sacrificio de las aves, no estaban sometidos a restricciones a raíz de sospecharse o existir un brote de influenza aviar o de enfermedad de Newcastle y en torno a los cuales no hubo brotes de influenza aviar o de la enfermedad de Newcastle en los 30 días anteriores, como mínimo, dentro de un radio de acción de 10 km;
  - b) no ha estado en contacto en ningún momento del sacrificio, despique, almacenamiento o transporte con carne que no cumpliera los requisitos de la Directiva 91/494/CEE.

En ..... , a .....

(lugar) (fecha)

Sello (\*)

.....  
 (firma del veterinario oficial) (\*)

.....  
 (nombre y apellidos en mayúsculas, cualificación y cargo)

<sup>(1)</sup> Nombre del país de origen.

<sup>(2)</sup> Sólo debe rellenarse si la autorización para exportar a la Comunidad abarca únicamente determinadas regiones del tercer país en cuestión.

<sup>(3)</sup> Táchese lo que no proceda. Si las aves de corral han sido vacunadas dentro de los 30 días anteriores al sacrificio, el lote no puede enviarse a los Estados miembros y regiones reconocidos con arreglo al artículo 12 de la Directiva 90/539/CEE (en la actualidad, Dinamarca, Irlanda y, dentro del Reino Unido, Irlanda del Norte).

<sup>(4)</sup> El color del sello y de la firma deberá ser distinto del de la tinta de impresión del certificado.

## DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 21 de diciembre de 1994

relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado CE

(IV/33.218 Far Eastern Freight Conference)

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

(Texto pertinente a los fines del EEE)

(94/985/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

HECHOS

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

## I. Denuncia

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<sup>(1)</sup>, cuya última modificación la constituye el Acta de adhesión de Grecia, y, en particular, sus artículos 2 y 5 y el apartado 1 de su artículo 11,

Visto el Reglamento (CEE) nº 4056/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, por el que se determinan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado a los transportes marítimos<sup>(2)</sup> y, en particular, su artículo 3 y el apartado 1 de su artículo 11,

Vista la denuncia presentada con arreglo al artículo 10 del Reglamento (CEE) nº 1017/68,

Vista la decisión de la Comisión, de 18 de diciembre de 1992, de iniciar un procedimiento en este asunto,

Después de haber ofrecido a las empresas afectadas la posibilidad de dar a conocer sus puntos de vista acerca de los cargos imputados por la Comisión y de formular observaciones, de conformidad con el artículo 26 del Reglamento (CEE) nº 1017/68 y con el 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<sup>(3)</sup>,

Previa consulta al Comité consultivo en materia de prácticas restrictivas y posiciones dominantes en los ámbitos del transporte terrestre y marítimo el 23 de noviembre de 1994,

Considerando lo que sigue:

<sup>(1)</sup> DO nº L 175 de 23. 7. 1968, p. 1.

<sup>(2)</sup> DO nº L 378 de 31. 12. 1986, p. 4.

<sup>(3)</sup> DO nº L 209 de 21. 8. 1969, p. 11.

- (1) El 28 de abril de 1989, la Comisión recibió una denuncia del Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), del Deutscher Industrie- und Handelstag (DIHT) y de la Bundesverband des Deutschen Groß- und Außenhandels (BGA), organizaciones promotoras del Deutsche Seeverladerkomitees (DSVK, «comité de cargadores alemanes»), referente a determinadas prácticas de fijación de precios de los miembros de la Far Eastern Freight Conference (FEFC) en el ámbito del transporte multimodal. El Anexo contiene una lista de los miembros de la FEFC. (La Comisión fue informada el 21 de noviembre de 1994 de que Lloyd Triestino había dejado de ser miembro de la FEFC el 31 de enero de 1994 y que Croatia Line había dejado de ser miembro de la FEFC el 28 de mayo de 1994.)
- (2) Los denunciantes indicaban que los servicios de transporte de puerta a puerta o multimodales están integrados por los cinco elementos siguientes:
  - a) transporte por tierra hasta el puerto,
  - b) manipulación de la carga en el puerto (embarque),
  - c) transporte marítimo (transporte marítimo de un puerto a otro),
  - d) manipulación de la carga en el puerto de destino (desembarque),
  - e) transporte desde el puerto de destino hasta el destino final.
- (3) El BDI y el DSVK sostenían que la exención por categorías prevista para las conferencias marítimas en el artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 4056/86 sólo era aplicable al tercer elemento, el transporte marítimo propiamente dicho, mientras que los miembros de la FEFC concertaban los precios no sólo del transporte marítimo sino también del transporte por tierra y de las operaciones de manipulación de carga.

- (4) Los denunciantes afirmaban que, como el Reglamento (CEE) nº 4056/86 atañe únicamente a los «transportes marítimos internacionales, excluidos los servicios de tramp, que zarpen de uno o de varios puertos de la Comunidad o se dirijan a ellos» (apartado 2 del artículo 1), el ámbito de aplicación de las exenciones por categorías previstas en el artículo 3 no podía ser mayor que el del propio Reglamento. En su opinión, debía aplicarse el Reglamento (CEE) nº 1017/68, que prohíbe las prácticas restrictivas (incluida la fijación de precios) en su artículo 2 y no prevé excepciones para el tipo de actividades de fijación de precios para el transporte por tierra desarrolladas por los miembros de la FEFC.
- (5) Por último, los denunciantes solicitaban a la Comisión que adoptase las medidas oportunas para poner fin a las susodichas prácticas.

## II. Las partes

- (6) Los destinatarios de la presente Decisión son miembros de una o varias de las conferencias marítimas que están integradas en la Far Eastern Freight Conference y prestan sus servicios de transporte marítimo:

### *En dirección a Oriente*

A partir de determinados puertos del Reino Unido, Irlanda, Noruega, Suecia, Finlandia, Dinamarca, Alemania, Países Bajos, Bélgica, Francia (Canal de la Mancha y costa atlántica), Islandia y Polonia con destino a determinados puertos de Malasia, Singapur, Tailandia, Hong Kong, Japón, Taiwán, República de Corea, República Popular Democrática de Corea, República Popular de China (mediante transbordo), Macao, Indonesia (mediante transbordo), Camboya, Vietnam, Laos, Myanmar, Brunei y Filipinas.

### *En dirección a Occidente*

A partir de ciertos puertos de Malasia, Singapur, Tailandia, Hong Kong, Japón, Taiwán, República de Corea, República Popular Democrática de Corea, República Popular de China (con transbordo), Macao, Indonesia (con transbordo), Camboya, Vietnam, Laos, Myanmar, Brunei y Filipinas con destino a determinados puertos de Europa, los puertos del mar Negro (salvo los de la CEI), los puertos no europeos del Mediterráneo (salvo los de Israel) y los puertos marroquíes del océano Atlántico.

## III. Servicios

### *i) Servicios y mercado geográfico*

- (7) Los miembros de la FEFC ofrecen los siguientes servicios:
- a) transporte marítimo,

- b) manipulación de la carga en puerto,  
c) transporte por tierra.

- (8) En principio, el tercero de estos servicios es facultativo. Los cargadores pueden elegir entre los servicios de transporte por tierra de los miembros de la FEFC, denominados «carrier haulage» (transporte de transportistas marítimos) y los de las empresas de transporte por tierra o los agentes de tránsito, llamados «merchant haulage» (transporte de cargadores) (véase el considerando 16).
- (9) La presente Decisión no cuestiona el hecho de que, en virtud del artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 4056/86, los miembros de la FEFC puedan aplicar tarifas comunes o uniformes para los servicios regulares de transporte marítimo. De igual modo, tampoco pretende determinar si los acuerdos de fijación de precios relativos a los servicios de manipulación de carga entran dentro del ámbito de aplicación del apartado 3 de dicho Reglamento.
- (10) La presente Decisión se refiere a los servicios de transporte por tierra ofertados en el territorio de la Comunidad Europea que las compañías marítimas pertenecientes a la FEFC ofrecen a los cargadores como parte integrante de una operación de transporte multimodal de carga por contenedor entre Europa del norte y Oriente próximo.
- (11) A efectos de la presente Decisión, se tomará en consideración el mercado geográfico en el que los miembros de la FEFC realizan por sí mismos o hacen que se realicen por su cuenta, el transporte por tierra de contenedores entre puertos operativos de los países enumerados en el considerando 6 y los destinos previstos en tierra a partir de dichos puertos.
- ii) *Servicios de transporte por tierra de las compañías marítimas*
- (12) Antes los cargadores sólo tenían a su disposición servicios de transporte unimodales; es decir, los transportistas no solían ofrecer más de un modo de transporte. El cargador debía asumir los gastos de embarque de la carga y los servicios de transporte marítimos no incluían ningún servicio en tierra.
- (13) Por ello, por regla general, los cargadores se encargaban de organizar el segmento terrestre inicial del transporte (la entrega de la carga a bordo), tratando directamente con las empresas de transporte por carretera o ferrocarril o acudiendo a un agente de tránsito. En el país de destino el cargador o su consignatario hacía lo mismo.
- (14) En la década de 1960 la utilización de contenedores (y otras formas de «unitarización») desencadenó una revolución en las técnicas de manipulación de carga. Los contenedores facilitaron el cambio de un modo de transporte a otro al simplificar las

operaciones de carga y descarga. Esta situación llevó a las compañías marítimas a extender sus actividades a otros modos de transporte y a ofrecer servicios de puerta a puerta añadiendo a los servicios de transporte marítimo los de transporte por tierra. Esta revolución de las técnicas de manipulación de carga complicó la cuestión de la atribución de responsabilidades, ya que con frecuencia sólo se descubría que la carga estaba dañada al abrir el contenedor en el lugar de destino. Este hecho fue determinante para que los cargadores se mostrasen partidarios de que asumiese el transporte de puerta a puerta un solo operador de transporte multimodal, por ejemplo, una compañía marítima, quedando así resuelta la cuestión de las responsabilidades.

- (15) Además de la unitarización de la carga y del consiguiente desarrollo de equipos especiales, una de las principales características del transporte multimodal es la utilización de un solo conocimiento de embarque para todo el transporte de puerta a puerta. Este documento recoge los términos del contrato suscrito por el cargador y el transportista, delimita claramente las responsabilidades y establece con claridad el coste total del transporte.
- (16) La revolución de las técnicas de manipulación de carga ha influido en todos los modos de transporte y muy especialmente en el marítimo. No sólo ha afectado a los cargadores y las compañías marítimas, sino también a los intermediarios, como los agentes de tránsito, que, desde la generalización del transporte multimodal, tienen que competir directamente con las compañías marítimas, que también organizan total o parcialmente servicios de transporte multimodal. El transporte por tierra realizado por las propias compañías marítimas o por cuenta de ellas se denomina «carrier haulage», mientras el transporte por tierra organizado por cargadores o por agentes de tránsito que actúan por cuenta de cargadores recibe el nombre de «merchant haulage».
- (17) Los cargadores pueden elegir entre cualquiera de estas dos modalidades. Un informe elaborado para la FEFC por un experto en la materia y presentado a la Comisión en el curso del procedimiento incoado en este asunto describía la situación del siguiente modo <sup>(1)</sup>:

«4.41. Posibilidad de elegir: si bien suele optarse por el «carrier haulage», la disponibilidad del «merchant haulage» contiene diversos aspectos de gran importancia que en muchos casos tienen su origen en los comienzos de la «contenedorización».

4.42. En primer lugar, cuando las conferencias comenzaron a ofrecer servicios de transporte de puerta a puerta a finales de los años

1960 y principios de los años 1970, todavía monopolizaban la gran mayoría del flete transportado en sus rutas en servicios regulares y tenían, pues, una posición dominante. Fue importante que los cargadores no considerasen que se les pedía apoyar unos servicios que hacían un uso abusivo de esta posición dominante. También fue importante que, cuando las conferencias extendieron sus actividades a otros sectores comerciales, como el transporte por tierra, se ofrecieron en condiciones ventajosas para los clientes servicios que fomentaban el concepto de servicios de distribución integrados. Una de estas condiciones ventajosas eran unas tarifas de «carrier haulage» razonables. Pero no bastaba con esto; había que dar a los cargadores la posibilidad de seguir operando como siempre lo habían hecho, organizando su propio «merchant haulage» si así lo preferían.

4.43. Un segundo aspecto importante se refiere a los pagos en divisas. Todos los importadores deben sufragar gastos en moneda extranjera, por ejemplo, los de transporte marítimo. No obstante, en el sistema convencional los costes de transporte nacional por tierra se abonan en la moneda del país. Lógicamente, los operadores y los gobiernos nacionales se habrían opuesto a un sistema por el que, como consecuencia de la incorporación de los transportes nacionales en un sistema unificado de tarifas, los gastos de transporte por tierra se sufragasen en moneda extranjera. Una tarifa terrestre independiente hace posible que se facture cada fase de la importación por separado y se pague en moneda nacional, sin dejar de ofrecerse un verdadero servicio de puerta desde el punto de vista comercial y de transporte y un conocimiento de embarque único.

4.44. Un tercer aspecto se refiere a la posición de los compradores en condiciones fob (franco a bordo). Algunos importadores, generalmente grandes y poderosos, prefieren elegir sus propios transportistas marítimos, que suelen ser compañías marítimas nacionales. Esta elección influye en el segmento terrestre del transporte que se realiza en su país. En general, a estos grandes compradores no les importa cómo hace llegar el exportador la mercancía al puerto de salida del país de exportación y le dejan elegir entre encargarse él mismo mediante la modalidad «merchant haulage» o dejar que se ocupe de ello un operador de transportes de puerta a puerta («carrier haulage»). Por consiguiente, el hecho de que se compre en condiciones fob no influye en la elección entre «carrier haulage» y «merchant haulage» en ambos extremos del transporte, pero para que haya esta posibilidad de elegir se precisan tarifas terrestres independientes.»

<sup>(1)</sup> Argumentos en favor de la fijación de precios de conferencia en el segmento terrestre, informe elaborado para la Far Eastern Conference por los Profesores S. Gilman & M. Graham, julio de 1990.

- (18) Una de las obligaciones que impone la exención por categorías a las conferencias marítimas consiste en que los cargadores deben ser libres de encomendar a quien deseen el transporte por tierra. Recoge esta obligación el apartado 3 del artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 4056/86, que reza lo siguiente:
- «Para los transportes terrestres y los servicios de muelle que no estén cubiertos por el flete o por los cánones con respecto a cuyo pago la naviera y el usuario se hayan puesto de acuerdo, los usuarios tendrán la facultad de dirigirse a las navieras de su elección.».
- (19) Cuando un cargador opta por el «carrier haulage», normalmente no es la propia compañía naviera, ni siquiera una empresa asociada a ella, la que realiza el transporte del contenedor del punto de origen a bordo del buque. Aunque la compañía naviera determina el trayecto terrestre del contenedor, el transporte en sí casi siempre lo subcontrata con un operador independiente de transporte por carretera o ferrocarril. Un número reducido de compañías marítimas han creado sus filiales de transporte por tierra.
- (20) En el caso de la FEFC, el precio que paga el cargador por el segmento terrestre no coincide con el negociado por la compañía naviera con la empresa de transporte por tierra, sino que se aplica la tarifa terrestre de la conferencia. Esta tarifa incluye el precio de otros servicios terrestres que recibe el cargador del propio miembro de la FEFC o por cuenta de él. Normalmente, las tarifas terrestres se calculan en la moneda del país en que tiene lugar el transporte por tierra y no en dólares estadounidenses, la moneda que suele utilizarse para calcular las tarifas marítimas.
- (21) Por su parte, el «merchant haulage» presenta diversas modalidades. El cargador puede acudir a un agente de tránsito, una empresa de transporte por carretera o una empresa ferroviaria, salvo que prefiera realizar el transporte por tierra por sí mismo entregando el contenedor a un operador de terminal para su embarque, cumplimentando las diversas formalidades y contratando directamente con la compañía naviera el segmento marítimo.
- (22) Los agentes de tránsito ofrecen diversos servicios, que van desde preparar la documentación y reservar espacio para la carga en los buques hasta actuar como auténticos operadores de transporte multimodal sin buques (NVO-MTO). En este último caso, los agentes de tránsito ofrecen los mismos servicios que las compañías marítimas que prestan servicios multimodales, pero como no disponen de sus propios buques alquilan espacio en los buques de transportistas marítimos.
- (23) Desde que comenzaron a utilizarse los contenedores, este sector viene caracterizándose por una creciente competencia entre agentes de tránsito y compañías navieras, que, en gran parte, tiene su origen en el excedente de capacidad de carga que los compañías marítimas no han tenido inconveniente en ofrecer a los agentes de tránsito a precios ventajosos.
- (24) En algunos casos, los agentes de tránsito prestan por sí mismos los servicios de transporte por tierra. En otros, los subcontratan de la misma manera que lo hacen los operadores de transporte multimodal sin buques. Los agentes de tránsito desempeñan un papel muy importante en el agrupamiento de pequeños envíos (inferiores a un contenedor) en cargas de al menos un contenedor.
- (25) En su respuesta al pliego de cargos y en las audiencias, las partes han aducido que el producto que las compañías marítimas de la FEFC suministran no es un producto de transporte por tierra sino un producto de puerto a puerto o, con mayor frecuencia, un producto de transporte de puerta a puerta. Concretamente, las partes señalan que no ofrecen servicios de transporte por tierra salvo que también presten los servicios de transporte marítimo y de manipulación en la terminal.
- (26) Está claro que en los transportes de puerta a puerta los cargadores son libres de elegir entre «merchant haulage» y «carrier haulage» (véanse los considerandos 17 a 20). Su elección dependerá de diversos factores, incluido el precio. Como se indicó anteriormente, el precio del «carrier haulage» siempre se señala en la tarifa separadamente del precio de los demás servicios y, además, se indica en otra moneda. No obstante, dadas sus características físicas y técnicas, estos dos tipos de transporte son intercambiables desde un punto de vista operativo.
- (27) Al cargador no le importa si las compañías marítimas sólo prestan servicios de «carrier haulage» integrados en un servicio de transporte multimodal de puerta a puerta, sino que elige entre lo que para él son dos productos intercambiables. En este sentido, las compañías marítimas de la FEFC sí suministran a los cargadores un producto de transporte por tierra.
- (28) Corroborra este análisis el hecho de que las partes hacen hincapié en la naturaleza competitiva de los precios del «carrier haulage» y el «merchant haulage». Según la FEFC <sup>(1)</sup>, alrededor del 70 % de los cargadores que se dirigen a sus miembros para el transporte marítimo de contenedores utiliza la modalidad de «carrier haulage», aunque esta proporción varía con el tiempo y según el país. En el

(<sup>1</sup>) Respuesta al pliego de cargos, de 31 de marzo de 1993, página 104.

punto 6.04 de su informe Gilman & Graham afirman que:

«El "carrier haulage" que ofrecen las conferencias marítimas tiene que seguir siendo ampliamente competitivo, en términos de combinación de calidad de servicio y precio, con las compañías marítimas independientes y el "merchant haulage".».

- (29) Esto significa que las ventas de cualquiera de estos dos tipos de transporte son muy sensibles a las variaciones de precio, lo cual demuestra que, a efectos de la demanda, probablemente estos dos tipos de transporte son muy intercambiables. Las partes sostienen que, a causa de la competencia del «merchant haulage», las tarifas de transporte terrestre de la FEFC tienden a ser iguales a las del miembro de la conferencia más eficiente.

iii) *Condiciones de competencia en el suministro de servicios de transporte por tierra*

- (30) La tarifa de la FEFC para los servicios de transporte marítimo fija los precios de transporte de los productos atendiendo a su valor, si bien, el abanico de precios es considerablemente menor que el de valores de las mercancías. En otras palabras, las tarifas de transporte son más elevadas para las mercancías de gran valor y menores para las mercancías de escaso valor. Por el contrario, las tarifas terrestres no se desglosan por mercancías y no varían según el valor del contenido del contenedor, aunque puede haber variaciones según que el contenedor tenga una capacidad de 20 pies cúbicos (TEU) o 40 pies cúbicos (FEU).
- (31) Salvo una exención para determinados acuerdos entre pequeñas y medianas empresas de transporte, no se ha concedido a los transportistas terrestres ninguna exención por categorías para la fijación de precios en virtud del Reglamento (CEE) n° 1017/68. Además, la competencia ha impedido que se mantuviesen tarifas diferenciadas o discriminatorias en los pocos casos en que se impusieron, como ocurrió con la regulación nacional de tarifas de ferrocarril, que no prosperó y tuvieron que abandonarse dichas tarifas debido a la competencia del transporte por carretera.

iv) *Actividades de los miembros de la FEFC en tierra firme*

- (32) Aparte de la fijación colectiva de los precios y condiciones del «carrier haulage», no se organiza directa o indirectamente a través de la FEFC ninguna otra actividad de transporte por tierra. Cada compañía marítima perteneciente a esta conferencia negocia individualmente la compra de transporte por tierra. Hasta la fecha, sólo alguna de ellas poseen infraestructuras de transporte por tierra (como depósitos) o equipos (de tracción, por ejemplo); los casos más destacados son los depósitos que P&O posee en tierra firme en el Reino Unido y las empresas de transporte por carretera que poseen varios transportistas marítimos (por

ejemplo, Nedlloyd, Maersk). No obstante, muchas de estas compañías marítimas han efectuado inversiones considerables en contenedores y sistemas de control logístico que no sólo se utilizan para los servicios de transporte marítimo que dichas compañías prestan sino también para los servicios de transporte por tierra.

- (33) Según la FEFC <sup>(1)</sup>, su cuota del tráfico de línea en las rutas comprendidas en su ámbito geográfico fue aproximadamente del 58 % en 1992. Siempre según la FEFC, en 1993 aproximadamente el 70 % de esta cuota de carga (esto es, en torno al 38,5 % de todo el tráfico de transporte marítimo de flete) se transportó por tierra mediante «carrier haulage». En 1991 las compañías marítimas pertenecientes a la conferencia transportaron mediante «carrier haulage» en Europa del norte un volumen aproximado de 1 015 208 TEU, que equivale a cerca de 9 276 653 toneladas. Aproximadamente el 89 % de este volumen se transportó total o parcialmente dentro del territorio de la Comunidad Europea.

- (34) La Comisión ha analizado los datos facilitados por los diez miembros de mayores dimensiones de la FEFC <sup>(2)</sup> a fin de determinar el porcentaje del coste total de prestación de los servicios de transporte multimodales correspondiente a las operaciones de transporte por tierra. El cuadro que se reproduce a continuación presenta una media de sus estructuras de coste en las rutas Europa del norte/Oriente próximo:

Transporte marítimo	36,5 %
Transporte por tierra	18,6 %
Terminales	27,1 %
Ventas	13,9 %
Varios	3,9 %

- (35) Para las diez compañías marítimas cuyos datos se han analizado, la prestación de servicios de transporte por tierra supuso en 1992 un coste total de aproximadamente 477 200 000 ecus (a los tipos de cambio de agosto de 1994).
- (36) El porcentaje correspondiente al coste de transporte por tierra incluye, además de los costes directos de transporte por tierra, los costes de capital de los contenedores situados en tierra (habitualmente en torno al 60 % del parque de contenedores), así como la gestión de dichos contenedores en tierra y los costes de utilización de los muelles de contenedores. Los costes directos de transporte por tierra probablemente representan alrededor del 8 % de los costes totales.
- (37) En cuanto a las cifras correspondientes a terminales, ventas y varios, una parte corresponde al coste de suministro de servicios de transporte por tierra, ya que, por ejemplo, los costes de terminal inclu-

<sup>(1)</sup> Respuesta al pliego de cargos, páginas 38 y 105.

<sup>(2)</sup> CGM, Hapag-Lloyd, K Line, Lloyd-Triestino, Maersk, MISC, Mitsui, NYK, OOCL, P&O.

yen el coste de transporte de los contenedores de un puerto a otro. Asimismo, los costes de venta incluyen el coste de venta de los servicios de «carrier haulage» y los costes varios incluyen los costes administrativos.

#### IV. Acuerdo

- (38) Far Eastern Freight Conference es el nombre que recibe una serie de conferencias marítimas asociadas <sup>(1)</sup> que tiene una secretaría en el Reino Unido y oficinas locales en Hong Kong, Corea, Tokio, Singapur, París y Rotterdam.
- (39) Las compañías marítimas pertenecientes a la FEFC tienen una tarifa común y han convenido diversas cuestiones, como las condiciones de adhesión a la conferencia. En la actualidad, la tarifa de la FEFC está recogida en un documento titulado NT90 que entró en vigor el 1 de enero de 1990. Este documento establece las condiciones generales de transporte, incluidas las de pago.
- (40) El NT90 fija los precios de los servicios que prestan los miembros de la FEFC, incluidas las tarifas de transporte marítimo, transporte por tierra y manipulación en terminal y otros conceptos. En algunos casos no se fija un precio, sino que se dispone que las compañías de la conferencia no deben facturar un precio inferior al coste de prestación del servicio.
- (41) La FEFC hizo extensiva de manera generalizada al segmento terrestre la práctica de fijación de precios de conferencia, que se concreta en una tarifa común, al principio de la contenedorización, en torno a 1971. El NT90 refleja esta evolución en su tarifa, que está dividida en cinco partes, dos de las cuales se refieren a los componentes terrestres de una operación de transporte de puerta a puerta (esto es, el transporte por tierra en los países de origen y destino).

### FUNDAMENTOS DE DERECHO

#### I. Apartado 1 del artículo 85

- (42) Las compañías marítimas pertenecientes a la FEFC son empresas con arreglo al apartado 1 del artículo 85 del Tratado. Sus prácticas de fijación de precios comunes para los servicios de transporte por tierra dentro del territorio de la Comunidad que prestan a los cargadores en combinación con otros servicios y como parte integrante de una operación de transporte multimodal de carga por contenedor entre Europa del norte y Oriente próximo <sup>(2)</sup> (servicios de «carrier haulage»), como se

<sup>(1)</sup> Far Eastern Freight Conference, Europe/Japan & Japan/Europe Freight Conferences, Hong Kong/Europe Freight Conference, Philippines/Europe Conference, Sabah, Brunei & Sarawak Freight Conference.

<sup>(2)</sup> El alcance de estos servicios ha sido descrito en el considerando 6 de la presente Decisión.

prevé en el NT90, constituyen un acuerdo entre dichas empresas que entra dentro del ámbito de aplicación del apartado 1 del artículo 85.

#### i) Restricción o falseamiento de la competencia

- (43) La letra a) del apartado 1 del artículo 85 especifica que restringen la competencia los acuerdos que fijan directa o indirectamente los precios de venta u otras condiciones de transacción. A propósito de la cuestión de la competencia de precios el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas ha declarado que:

«La función de la competencia de precios consiste en mantener los precios al nivel más bajo posible y fomentar los movimientos de mercancías entre los Estados miembros, de manera que se llegue a la mejor distribución posible de las actividades en función de la productividad de las empresas y su capacidad para adaptarse a los cambios» <sup>(3)</sup>.

- (44) Por lo tanto, no es preciso esperar a que un acuerdo surta efectos concretos si tiene por objeto impedir, restringir o falsear la competencia <sup>(4)</sup>.
- (45) En el presente caso, la restricción de la competencia entre los miembros de la FEFC por lo que se refiere a los precios del segmento terrestre de una operación de transporte multimodal puede ser considerable, dado el gran número de contenedores y los costes que suponen (véanse los considerandos 33 a 37).

#### ii) Efecto sobre el comercio entre Estados miembros

- (46) De conformidad con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, el criterio del efecto sobre el comercio entre Estados miembros se cumple cuando es posible prever con un grado suficiente de certeza, basándose en una serie de factores objetivos de hecho o de derecho, que el acuerdo o práctica concertada en cuestión puede influir, directa o indirectamente, efectiva o potencialmente, en el comercio de mercancías o servicios entre Estados miembros <sup>(5)</sup>.

<sup>(3)</sup> Sentencia de 14 de julio de 1972, ICI-Dyestuffs, asunto 48/69, Rec. 1972, pp. 619/660.

<sup>(4)</sup> Sentencia de 13 de julio de 1966, Grundig/Consten, asuntos 56 & 58/64, Rec. 1966, pp. 299/342. Grupo de producción de zinc, Decisión 84/405/CEE de la Comisión, DO nº L 220 de 17. 8.1984, p. 27 — «En cualquier caso, para que el apartado 1 del artículo 85 sea aplicable, basta con que exista la intención de restringir la competencia; no es preciso que tal intención se haya llevado a la práctica total o parcialmente, esto es, que se haya producido la restricción de la competencia».

<sup>(5)</sup> Sentencia Grundig/Consten, p. 341.

- (47) La Comisión considera que el acuerdo de fijación de precios para los servicios de «carrier haulage» suscrito por los miembros de la FEFC no sólo puede tener un efecto apreciable sobre el comercio entre los Estados miembros, sino que lo ha afectado apreciablemente del modo en que se describe a continuación. Estos servicios con frecuencia conllevan el transporte de mercancías entre Estados miembros.
- (48) Este acuerdo vincula a compañías marítimas que operan en varios Estados miembros y restringe la competencia entre ellas por lo que se refiere al precio al que cada una ofrece servicios de transporte que en parte se realizan en tierra. Parece lógico deducir que, la supresión o disminución de la competencia de precios entre dichas compañías por lo que atañe a los servicios de transporte por tierra reduce a las más eficaces de ellas de ventajas significativas.
- (49) Esta circunstancia afecta el número de operaciones de transporte multimodal que, en ausencia del acuerdo, efectuaría cada compañía marítima. Por consiguiente, esta restricción de la competencia entre compañías navieras que operan en varios Estados miembros modifica los flujos comerciales en los servicios de transporte dentro de la Comunidad, que serían diferentes de no mediar tal acuerdo.
- (50) Estos cambios en el desarrollo normal de la competencia, por el cual las compañías más eficaces adquieren mayores cuotas de mercado, también pueden influir en la competencia entre puertos de los diferentes Estados miembros, al incrementar o reducir el volumen de carga que transita por ellos <sup>(1)</sup> y las cuotas de mercado de las compañías marítimas que operan en dichos puertos.
- (51) El sistema de equiparación de puertos puede acrecentar o restringir los flujos de carga de determinados puertos. Con arreglo a este sistema, las tarifas de «carrier haulage» se basan en el transporte al puerto más cercano autorizado por la conferencia, cualquiera que sea el verdadero puerto de carga o descarga. Este sistema puede dar lugar a cambios en la capacidad disponible en cada puerto. A su vez, estos cambios pueden ser la causa de que se desvíe de unos puertos a otros el tráfico entre determinados puntos de Europa y los puertos de Europa del norte, lo cual significa que este sistema puede afectar al comercio entre Estados miembros.
- (52) El efecto sobre la prestación de servicios de «carrier haulage» descrito en los considerandos anteriores puede tener consecuencias para el suministro de servicios vinculados a los de transporte marítimo y «carrier haulage», como los servicios portuarios y de estiba. Éstos se verán afectados principalmente por la alteración del flujo de servicios de transporte entre Estados miembros.
- (53) Por ello, la Comisión considera que el acuerdo afecta al comercio entre Estados miembros por lo que se refiere al suministro de servicios de «carrier haulage» y al suministro de servicios accesorios al suministro de aquellos. El efecto de este acuerdo probablemente es considerable habida cuenta del gran número de contenedores que se utilizan en este comercio.
- (54) Un acuerdo, como el de los miembros de la FEFC sobre los precios de transporte por tierra, que influye en el coste de exportación a otros países de mercancías fabricadas en la Comunidad puede afectar al comercio de dichas mercancías dentro de la Comunidad. Este efecto se deriva del hecho de que los fabricantes buscan otros mercados con un coste de transporte inferior. Estos mercados alternativos incluyen los mercados nacionales y los de los demás países de la Comunidad <sup>(2)</sup>.
- (55) Por lo tanto, la Comisión considera que las prácticas de fijación de precios de los miembros de la FEFC relativas al transporte por tierra también afectan al comercio de mercancías entre Estados miembros.

## II. Reglamento aplicable

- (56) La FEFC sostiene que todas sus prácticas de fijación de precios, incluidas las relacionadas con los servicios de transporte por tierra, entran dentro del ámbito de aplicación del artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 4056/86, que concede una exención por categorías a las conferencias marítimas. Por los motivos expuestos en la presente Decisión, la Comisión considera que, para examinar la denuncia, no procede aplicar el Reglamento (CEE)

<sup>(2)</sup> Asunto 136/86, BNIC/Aubert, sentencia de 3 de diciembre de 1987, Rec. 1987, p. 4789, considerando 18. De manera similar, en los asuntos 67/85, 68/85 y 70/85 Van der Kooy/Comisión, referentes a la tarifa neerlandesa de gas natural, sentencia de 2 de febrero de 1988, Rec. 1988, pp. 219/276, considerando 59, el Tribunal dictaminó que la subvención del 5,5% del precio del gas natural en favor de las producciones neerlandesas de invernadero afectaba al comercio entre Estados miembros dada la importancia de los costes energéticos (entre el 25% y el 30% del precio de venta) y la importante cuota de mercado (65%) y las exportaciones (91%) de la empresa beneficiaria de la ayuda estatal.

<sup>(1)</sup> Véase el considerando 6 del Reglamento (CEE) nº 4056/86, en el que se describe el efecto que pueden tener sobre los puertos comunitarios las prácticas restrictivas en materia de transporte marítimo internacional.

nº 4056/86 y, por consiguiente, ha examinado la denuncia y las prácticas impugnadas con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (CEE) nº 1017/68.

(57) El artículo 1 del Reglamento (CEE) nº 1017/68 delimita su ámbito de aplicación al establecer que éste se aplicará a determinados acuerdos, decisiones y prácticas concertadas, así como a las posiciones dominantes «en el sector de los transportes por ferrocarril, carretera y vía navegable».

(58) «Carrier haulage» es el transporte de contenedores por ferrocarril, carretera o vía navegable (o mediante una combinación de estos modos de transporte) realizado por las propias compañías marítimas o por cuenta de ellas en combinación con otros servicios como parte integrante de una operación de transporte multimodal. Por lo tanto, los acuerdos, decisiones y prácticas del tipo descrito en el Reglamento relacionadas con el «carrier haulage» entra dentro de su ámbito de aplicación.

(59) Por las razones que acaban de exponerse, la Comisión considera que las prácticas de fijación de precios a las que se refiere la presente Decisión, que atañen a los servicios de transporte por tierra dentro del territorio de la Comunidad Europea prestados a los cargadores por las compañías marítimas pertenecientes a la FEFC en combinación con otros servicios como parte integrante de una operación de transporte multimodal de carga por contenedor entre Europa del norte y Oriente próximo, entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 1017/68 y no del Reglamento (CEE) nº 4056/86.

### III. Reglamento (CEE) nº 1017/68

#### i) Relación entre el Reglamento (CEE) nº 1017/68 y los artículos 85 y 86 del Tratado CE

(60) El Reglamento (CEE) nº 1017/68, por el que se aplican las normas de la competencia a los sectores del transporte por ferrocarril, por carretera y por vía navegable, fue el primer Reglamento que aplicó las normas de competencia al sector del transporte. Al haber sido adoptado antes de que el Tribunal de Justicia confirmase de manera expresa la aplicabilidad de las normas de competencia del Tratado al sector del transporte<sup>(1)</sup>, este Reglamento reproduce con escasas modificaciones el texto de los artículos 85 y 86 del Tratado<sup>(2)</sup>.

(1) French Seamens, asunto 167/73, Rec. 1974, p. 359, considerando 32; Nouvelles Frontières, asuntos 209/84 a 213/84, Rec. 1986, p. 1425, considerandos 42 a 45; Ahmed Saeed, asunto 66/86, Rec. 1989, p. 803, considerandos 32 y 33.

(2) Estructuras de tarificación en los transportes combinados de mercancías, Decisión 93/174/CEE de la Comisión, DO nº L 73 de 26. 3. 1993, p. 38, considerando 19.

(61) En cuanto Derecho comunitario derivado, el Reglamento (CEE) nº 1017/68 no puede establecer excepciones a las disposiciones del Tratado. Por consiguiente, a la luz de la jurisprudencia del Tribunal<sup>(3)</sup>, debe interpretarse que este Reglamento confiere a la Comisión los medios necesarios para dar cumplimiento a las disposiciones de los artículos 85 y 86 del Tratado en el sector del transporte por tierra, sin desviarse de las normas básicas sobre competencia que establece el Tratado<sup>(4)</sup>.

(62) Los acuerdos que no cumplen con lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 85 no pueden acogerse a excepciones en virtud del Reglamento (CEE) nº 1017/68. En vista de la jurisprudencia del Tribunal, los artículos 2, 5, 7 y 8 del Reglamento (CEE) nº 1017/68 deben interpretarse del mismo modo que los artículos 85 y 86, pues no añaden nada a éstos.

#### ii) Artículo 2 del Reglamento (CEE) nº 1017/68

(63) El artículo 2 del Reglamento (CEE) nº 1017/68 se basa en las disposiciones del apartado 1 del artículo 85 del Tratado. No se desvía del contenido sustancial de dichas disposiciones y, por lo tanto, los comentarios de los considerandos 42 a 55 relativos a la aplicabilidad del apartado 1 del artículo 85 también son válidos en lo que concierne a la aplicabilidad del artículo 2 del Reglamento (CEE) nº 1017/68.

(64) Con arreglo al artículo 2 del Reglamento (CEE) nº 1017/68, serán incompatibles con el mercado común y se considerarán prohibidos, sin que para ello sea necesaria una disposición previa, todo acuerdo entre empresas, toda decisión de asociaciones de empresas y toda práctica concertada que pueda afectar al comercio entre Estados miembros y que tenga por objeto o por efecto impedir, restringir o falsear el juego de la competencia en el interior del mercado común, incluidos, entre otros, los que consistan en fijar directa o indirectamente los precios y condiciones de transporte.

(65) Por los motivos expuestos en los considerandos 42 a 55 y a la luz de los comentarios de los considerandos 56 a 59, el acuerdo entre los miembros de la FEFC relativo a los precios de los servicios de «carrier haulage» (la tarifa terrestre) prestados en combinación con otros servicios como parte integrante de un servicio de transporte multimodal esta sujeto a la prohibición del artículo 2 del Reglamento (CEE) nº 1017/68.

(3) Ahmed Saeed, nota a pie de página 15, apartado 12, en relación con el Reglamento (CEE) nº 3975/87.

(4) Ahmed Saeed, nota a pie de página 15, apartado 25.

iii) *Artículo 3 del Reglamento (CEE) n° 1017/68*

- (66) El acuerdo suscrito entre los miembros de la FEFC con relación a los precios de los servicios de «carrier haulage» no puede acogerse a la exención para acuerdos técnicos establecida en el artículo 3 del Reglamento (CEE) n° 1017/68. Este artículo tiene carácter meramente explicativo y enumera diversos tipos diferentes de acuerdos que no entran dentro del ámbito de aplicación del apartado 1 del artículo 85 del Tratado cuando tienen solamente por objeto y por efecto la aplicación de mejoras técnicas o la cooperación técnica <sup>(1)</sup>.
- (67) Los acuerdos entre competidores relacionados con los precios de los servicios que ofrecen son acuerdos comerciales y no tienen solamente por objeto y efecto la aplicación de mejoras técnicas o la cooperación técnica.
- (68) La letra c) del apartado 1 del artículo 3 se refiere exclusivamente a «los transportes sucesivos, complementarios, sustitutivos o combinados» en que intervienen diferentes modos de transporte por tierra y no incluyen los transportes por mar y tierra. Habida cuenta del ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) n° 1017/68: «los transportes por ferrocarril, carretera y vía navegable», no es posible establecer excepciones cuando las operaciones de transporte no se realizan íntegramente en tierra.

iv) *Artículo 4 del Reglamento (CEE) n° 1017/68*

- (69) Por los motivos que se exponen a continuación, tampoco puede aplicarse la excepción para las agrupaciones de pequeñas y medianas empresas establecida en el artículo 4 del Reglamento (CEE) n° 1017/68.
- (70) En primer lugar, la mayoría de los miembros de la FEFC no realizan por sí mismos (ni desean hacerlo) transportes por tierra. Por lo tanto, no cabe aplicar el primer guión del apartado 1 del artículo 4.
- (71) En segundo lugar, la mayoría de los miembros de la FEFC no persigue el objetivo descrito en el segundo guión del apartado 1 del artículo 4, consistente en prestar servicios de transporte por tie-

rra, y tampoco financian o adquieren en común material o suministros de transporte por tierra.

- (72) En tercer lugar, no se cumplen los umbrales del apartado 1 del artículo 4. Por una parte, algunos de los miembros de la FEFC no disponen de capacidad de transporte propia, requisito necesario con arreglo a esta disposición. Por otra parte, si se tomase en cuenta la capacidad de carga arrendada o subcontratada, la capacidad total de carga de los miembros de la FEFC rebasaría ampliamente los límites establecidos (sobre las TEU y las toneladas transportadas por los miembros FEFC o por cuenta de ellos en 1991, véase el considerando 33).

IV. *Reglamento (CEE) n° 4056/86*i) *Artículo 3 del Reglamento (CEE) n° 4056/86*

- (73) Las compañías navieras pertenecientes a la FEFC sostienen que el transporte multimodal entra dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) n° 4056/86 y que el artículo 3 de dicho Reglamento («Exención de los acuerdos de transportistas en lo referente al ejercicio de servicios regulares de transporte marítimo») exime las prácticas de fijación de precios para los servicios de transporte por tierra prestados en combinación con otros servicios como parte integrante de una operación de transporte multimodal.
- (74) La Comisión rechaza este argumento por los siguientes motivos.
- (75) El ámbito de aplicación de la exención del artículo 3 del Reglamento (CEE) n° 4056/86 no puede ser mayor que el del propio Reglamento. A tenor del apartado 1 del artículo 2 de este Reglamento:

«el presente Reglamento atañe únicamente a transportes marítimos internacionales que zarpen de uno o varios puertos de la Comunidad o se dirijan a ellos».

- (76) Así pues, está claro que este Reglamento no incluye los transportes por tierra, ni siquiera el segmento terrestre de un servicio de transporte multimodal, y, por lo tanto, no pueden acogerse a una exención por categorías con arreglo al artículo 3.

- (77) En cualquier caso, la exención por categorías del artículo 3 se refiere exclusivamente a las operaciones de puerto a puerto, como indica la referencia al transporte marítimo contenida en su título: «Exen-

(1) HOV SVZ/MCN, Decisión 94/210/CE de la Comisión, DO n° L 104 de 23. 4. 1994, p. 34, considerando 91. La versión inglesa del artículo 3 del Reglamento (CEE) n° 1017/68 omite el término «único», que figura en la versión lingüística original del Reglamento (CEE) n° 1017/68 y en los Reglamentos (CEE) n°s 4056/86 (artículo 2) y 3975/87 (artículo 2).

ción de los acuerdos entre transportistas en lo referente al ejercicio de servicios regulares de transporte marítimo»<sup>(1)</sup>.

- (78) Esta conclusión viene abonada por el considerando 11 del Reglamento (CEE) nº 4056/86, el cual declara lo siguiente:

«que, con tal fin, el usuario debe tener en todo momento la posibilidad de conocer los precios y condiciones de transporte aplicados por los componentes de la conferencia, quedando entendido que en materia de transportes terrestres organizados por los transportistas marítimos<sup>(2)</sup>, estos últimos siguen sometidos al Reglamento (CEE) nº 1017/68».

- (79) En la audiencia celebrada con motivo de este asunto, los abogados de la FEFC observaron que el considerando 11 del Reglamento (CEE) nº 4056/86 podía tener por objeto resolver la cuestión de si las conferencias que actúan colectivamente como compradores de servicios de transporte por tierra pueden acogerse a la exención por categorías, dejando claro que tales actividades entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 1017/68.

- (80) Dicho considerando no puede prevalecer sobre lo que con claridad dispone el apartado 2 del artículo 1 del Reglamento. Además, esta interpretación del considerando es inaceptable. No tiene sentido sugerir que los cargadores deben «tener en todo momento la posibilidad de conocer los precios y condiciones del transporte aplicados por los componentes de la conferencia» porque dichas conferencias marítimas pueden actuar en forma de cartel al adquirir los servicios de transporte por tierra.

<sup>(1)</sup> Véase el asunto T-9/92, automóviles Peugeot SA, sentencia de 22 de abril de 1993, pendiente de publicación, considerando 37: «... visto el principio general de prohibición de los acuerdos que restringen la competencia enunciado en el apartado 1 del artículo 85 del Tratado, no puede hacerse una interpretación lata de las disposiciones de exención contenidas en los reglamentos de exención por categorías...». Véanse asimismo las conclusiones del abogado general Sr. Van Gerven en el asunto C-234/89, Delimitis (1991) Rec. I-955, considerando 5: «... suponiendo que un acuerdo no esté cubierto por un Reglamento que reconozca una exención por categorías, en ningún caso podrá extenderse la exención por categorías, que, en sí, constituye ya una excepción a la prohibición del apartado 1 del artículo 85 y, por lo tanto, ha de interpretarse restrictivamente.».

<sup>(2)</sup> En la versión inglesa del Reglamento (CEE) nº 4056/86 se utiliza el término «cargadores» en vez del término correcto «transportistas marítimos». Está claro que se trata de un error, por dos motivos:

- i) el considerando no tiene sentido en la versión inglesa, y
- ii) las demás versiones lingüísticas del Reglamento coinciden en hablar de «transportistas marítimos» (por ejemplo, «transporteurs maritimes», «trasportatori marittimi», «Seeverkehrsunternehmen»).

- (81) Por el contrario, debe interpretarse que el apartado 4 del artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 4056/86 impone a los miembros de la conferencia la obligación formal de comunicar a los usuarios que lo soliciten las condiciones en que prestan sus servicios, incluidos los de «carrier haulage», para una mayor transparencia, por cuanto las compañías marítimas no pueden aplicar para sus servicios de transporte por tierra un precio común fijado por la conferencia. Por consiguiente, el precio de sus servicios de transporte por tierra no se puede deducir de la tarifa de la conferencia.

- (82) Además, el Reglamento (CEE) nº 4056/86 en modo alguno deja entrever que la adquisición negociada colectivamente de servicios de transporte por tierra pueda acogerse a la exención por categorías. Los términos del artículo 3 son bastante claros al respecto: la «fijación de precios y condiciones de transporte» sólo puede referirse a la fijación de un precio de venta y no a la negociación de un precio de compra de otro tipo de transporte.

- (83) Estas conclusiones vienen corroboradas por el hecho de que no fuera adoptada por el Consejo la enmienda que el Parlamento Europeo propuso al artículo 3 del proyecto de Reglamento propuesto por la Comisión, la cual añadía los siguientes términos:

«la mencionada exención se aplicará también al transporte multimodal (transporte marítimo que incluye el transporte desde y hacia los puertos),»<sup>(3)</sup>.

- (84) Esta enmienda no fue aprobada por el Consejo, lo cual indica que la intención de éste era que los acuerdos de fijación de precios para servicios de transporte por tierra no pudiesen acogerse a la exención por categorías del artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 4056/86.

- (85) Ello no obsta para que las partes de tales acuerdos puedan acogerse a exenciones individuales en virtud del apartado 4 del artículo 11 o del artículo 12 del Reglamento (CEE) nº 1017/68, siempre que reúnan las condiciones establecidas en el artículo 5 del mismo (es decir, las cuatro condiciones del apartado 3 del artículo 85).

ii) *Artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 4056/86*

- (86) La FEFC sostiene que de los apartados 3 y 4 del artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 4056/86 se colige que el transporte multimodal organizado por

<sup>(3)</sup> Véanse las enmiendas a la propuesta de un Reglamento que establece normas detalladas para la aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado al transporte marítimo, DO nº C 255 de 13. 10. 1986, p. 176.

conferencias marítimas entra dentro del ámbito de aplicación de dicho Reglamento y, por extensión, dentro del ámbito de aplicación de la exención por categorías del artículo 3.

- (87) Este argumento carece de fundamento y tiene su origen en una interpretación incorrecta de la FEFC en cuanto a la naturaleza de las obligaciones establecidas en los apartados 3 y 4 del artículo 5. Estos dos apartados no se refieren a una tarifa de conferencias sino a las condiciones aplicadas por cada una de las compañías marítimas. No sería correcto deducir de estos dos apartados que el artículo 3 del Reglamento permite las prácticas de fijación de precios para los servicios de transporte por tierra prestados en combinación con otros servicios como parte integrante de un servicio de transporte multimodal. Estas disposiciones simplemente establecen obligaciones expresas para las compañías marítimas que quieran acogerse a la exención por categorías: deben permitir el «merchant haulage» y deben también publicar las condiciones en que prestan sus servicios de «carrier haulage».
- (88) Por lo tanto, el artículo 5 establece las obligaciones a las que, como su propio título y el considerando 11 del Reglamento ponen de manifiesto, está supeditada la exención por categorías. No contiene ninguna ampliación explícita o implícita de la exención por categorías del artículo 3.

iii) *Artículo 2 del Reglamento (CEE) n° 4056/86*

- (89) La FEFC también ha aducido que una declaración que efectuó la Comisión y se hizo constar en las actas del Consejo con motivo de la aprobación del Reglamento (CEE) n° 4056/86 <sup>(1)</sup> lleva a la conclusión de que las prácticas de fijación de precios para el transporte multimodal entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) n° 4056/86. Una vez más la FEFC ha confundido la cuestión de la exención por categorías para las conferencias marítimas con una declaración relativa a la aplicación de las normas comunitarias de competencia a las compañías marítimas individuales.
- (90) La declaración de la Comisión se refiere de manera expresa a las excepciones técnicas previstas en el

(1) «La Comisión declara que los transportes multimodales por mar y tierra están sujetos a las normas de competencia adoptadas para los transportes por tierra así como a las establecidas para el transporte marítimo. En la práctica, por regla general no se aplicarán las disposiciones del apartado 1 del artículo 85 a la organización y realización de transportes marítimos sucesivos o complementarios multimodales por mar y tierra ni a la fijación o aplicación de precios globales para tales transportes, habida cuenta de que el artículo 2 del Reglamento (CEE) n° 4056/86 y el apartado 3 del Reglamento (CEE) n° 1017/68 disponen que la prohibición contenida en el apartado 1 del artículo 85 del Tratado no se aplicará a dichas prácticas.» [Documento del Consejo N 11584/86 MAR 84, Anexo III, 5 (19 de diciembre de 1986)].

artículo 2 del Reglamento (CEE) n° 4056/86 y en el artículo 3 del Reglamento (CEE) n° 1017/68. Por lo tanto, esta declaración no toca el tema de la exención por categorías, sino que confirma que ambos Reglamentos son aplicables a los transportes multimodales por mar y tierra [Reglamento (CEE) n° 4056/86 al segmento marítimo y el Reglamento (CEE) n° 1017/68 al terrestre].

- (91) Además, la declaración sólo puede referirse a los acuerdos celebrados individualmente entre transportistas marítimos y transportistas terrestres, ya que los acuerdos suscritos por competidores para fijar en común las tarifas terrestres y marítimas constituyen acuerdos comerciales restrictivos y no tienen como único efecto y objeto la aplicación de mejoras técnicas y la cooperación técnica con arreglo al apartado 1 del artículo 3 del Reglamento (CEE) n° 1017/68 y al apartado 1 del artículo 2 del Reglamento (CEE) n° 4056/86. Como, por regla general, dichos acuerdos restringen la competencia, cabe concluir, entre otras cosas, del considerando 7 del Reglamento (CEE) n° 4056/86, que no entran dentro del ámbito de aplicación de la exención para los acuerdos técnicos.

#### V. Posibilidad de una exención individual

- (92) Los miembros de la FEFC no han solicitado una exención individual para sus prácticas de fijación de precios para los servicios de «carrier haulage» prestados en combinación con otros servicios como parte integrante de un servicio de transporte multimodal. No obstante, habida cuenta de que el apartado 4 del artículo 11 del Reglamento (CEE) n° 1017/68 obliga a la Comisión a emitir una decisión de aplicación del artículo 5 de dicho Reglamento cuando, al término de un procedimiento incoado por reclamación o de oficio, llegue a la conclusión de que un acuerdo, decisión o práctica concertada reúne las condiciones de los artículos 2 y 5 del Reglamento, es preciso determinar si en el presente caso concurren las condiciones del artículo 5.
- (93) En los considerandos 63 a 65 la Comisión ha expuesto los motivos por los que considera que debe aplicarse el artículo 2 del Reglamento (CEE) n° 1017/68 en el presente asunto y, a continuación, explica cuál es su apreciación acerca de la aplicabilidad del artículo 5 del Reglamento.
- (94) La Comisión ha llegado a esta apreciación dividiendo los argumentos de los miembros de la FEFC en tres grupos referentes a:
- las ventajas del transporte multimodal en general,

- la necesidad de fijar tarifas terrestres de conferencia para el suministro de transporte multimodal, y
- la necesidad de fijar tarifas terrestres de conferencia para preservar el sistema de conferencia.
- (95) Los miembros de la FEFC han presentado abundantes argumentos sobre las ventajas del transporte multimodal. La Comisión no discute este punto <sup>(1)</sup>. La presente Decisión se refiere a la fijación de precios y, por consiguiente, la Comisión sólo ha tenido en cuenta el segundo y tercer grupo de argumentos de la FEFC a la hora de examinar la posibilidad de conceder una exención individual.
- (96) Las disposiciones del artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 1017/68 se crearon a imagen y semejanza de las disposiciones del apartado 3 del artículo 85 del Tratado <sup>(2)</sup>. Tienen carácter acumulativo y deben cumplirse todas para que la Comisión pueda conceder una exención individual.
- (97) La disposición del artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 1017/68 equivalente a la primera y segunda condiciones del apartado 3 del artículo 85 del Tratado <sup>(3)</sup>, establece que la Comisión podrá declarar inaplicable la prohibición del artículo 2 del Reglamento a cualquiera de los acuerdos, decisiones o prácticas concertadas en cuestión que
- «contribuya:
- a mejorar la calidad de los servicios de transporte o
- a suscitar, en mercados sometidos a fuertes fluctuaciones en el tiempo de la oferta y de la demanda, una mayor continuidad y estabilidad en la satisfacción de las necesidades de transporte, o
- a incrementar la productividad de las empresas, o
- a fomentar el progreso técnico o económico,
- tomando en consideración equitativamente los intereses de los usuarios de transporte . . .».
- (98) Está claro que la tercera y cuarta condiciones del apartado 3 del artículo 85 se reprodujeron a todos los efectos en la segunda parte del artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 1017/68.
- (99) Por los motivos que se exponen a continuación, la Comisión no considera que las prácticas de fijación de precios de la FEFC referentes al transporte por tierra cumplan las condiciones establecidas en la primera parte del artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 1017/68, ya que no contribuyen a la consecución de ninguno de los objetivos descritos ni con respecto a la prestación de servicios de transporte por tierra ni respecto de la prestación de servicios de transporte marítimo. Además, aún suponiendo que sí contribuyesen a alguno de dichos objetivos, la Comisión estima que no se cumplen las condiciones establecidas en la segunda parte del artículo 5, ya que las prácticas en cuestión conllevan restricciones de la competencia que no son indispensables para alcanzar alguno de dichos objetivos.
- a) *Mejora de la calidad de los servicios de transporte*
- (100) Como se destaca en el considerando 94, es preciso distinguir entre las ventajas generales del transporte multimodal y la contribución a la mejora de la calidad de los servicios de transporte de las prácticas de fijación de precios de los miembros de la FEFC relativas a los servicios de «carrier haulage» prestados como parte integrante de un servicio de transporte multimodal. Para determinar la aplicabilidad del artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 1017/68 sólo es pertinente el segundo argumento.
- (101) No hay pruebas de que la aplicación de un precio fijado en común a los servicios de «carrier haulage» contribuya a mejorar la calidad de los servicios de transporte por tierra. A este respecto, es de señalar, que, como se expuso en el considerando 19, los miembros de la FEFC no efectúan por sí mismos todo el transporte por tierra, sino que subcontratan esta operación con transportistas terrestres.
- (102) Además, si bien es verdad que el precio del «carrier haulage» se establece en el foro de la FEFC, cada miembro negocia por su cuenta con los transportistas terrestres. Por lo tanto, las mejoras, en la calidad del servicio que se hacen en respuesta a la demanda de los cargadores no tienen su origen en las prácticas de fijación de precios de la conferencia sino en las negociaciones individuales entre cargadores y compañías navieras.

<sup>(1)</sup> Véase, por ejemplo, el Informe de la Comisión al Consejo de 8 de junio de 1994 sobre la aplicación de las normas comunitarias de competencia al transporte marítimo, cuyo punto 3.1 reza lo siguiente: «Por ello, la Comisión es partidaria del desarrollo del transporte multimodal, que es un medio de transporte moderno que responde a las necesidades de los cargadores, y está decidida a contribuir a esta tarea.» SEC(94) 933 final.

<sup>(2)</sup> Estructuras de tarificación, nota a pie de página 16.

<sup>(3)</sup> «. . . que contribuyan a mejorar la producción o la distribución de los productos o a fomentar el progreso técnico o económico, y reserven al mismo tiempo a los usuarios una participación equitativa en el beneficio resultante . . .».

- (103) De igual modo, tampoco se ha demostrado que las prácticas de fijación de precios de los miembros de la FEFC referente a los servicios de «carrier haulage» contribuyan a mejorar la calidad de los servicios de transporte marítimo por ellos prestados.
- b) *Promoción de la continuidad y la estabilidad en mercados sometidos a fuertes fluctuaciones en el tiempo*
- (104) El tema de la estabilidad de los mercados de servicios regulares de transporte por contenedores se examina más adelante en los considerandos 123 a 137.
- (105) Los miembros de la FEFC no han aportado pruebas de que el mercado en el que se suministran los servicios de «carrier haulage» esté sometido a fuertes fluctuaciones de la oferta y la demanda en el tiempo. Pero, aun que si lo estuviese, quedaría por demostrar que el hecho de que los miembros de la FEFC establezcan una tarifa común para los transportes por tierra contribuye a fomentar la continuidad y la estabilidad del mercado.
- c) *Incremento de la productividad de las empresas*
- (106) Los miembros de la FEFC no han demostrado que la fijación de precios de conferencia para el «carrier haulage» haya dado lugar o pueda dar lugar a un incremento de la productividad de las empresas interesadas. De nuevo, importa distinguir entre la prestación de servicios de transporte multimodal y la fijación de precios para el segmento terrestre de dichos servicios.
- (107) Las prácticas de fijación de precios de la FEFC no tienen una influencia directa sobre los servicios que prestan los verdaderos proveedores de servicios de transporte por tierra ni sobre el modo en que se prestan, ya que dichos proveedores venden sus servicios a los miembros de la FEFC a precios de mercado y no al precio fijado por la conferencia. Dado que los miembros de la FEFC en general no realizan por sí mismos transportes por tierra, por lo que se refiere al «carrier haulage» el acuerdo de fijación de precios no afecta directamente a un servicio que prestan ellos mismos.
- (108) Tampoco hay pruebas de que el acuerdo de fijación de precios de los miembros de la FEFC contribuya, por lo que se refiere a los servicios de «carrier haulage», a incrementar la productividad de sus servicios de transporte marítimo.
- d) *Fomento del progreso técnico o económico*
- (109) Los miembros de la FEFC no han demostrado que la fijación de precios para los servicios de «carrier haulage» contribuya a fomentar el progreso técnico o económico en la prestación de servicios de transporte por tierra o en la prestación de servicios de transporte multimodal.
- (110) Las compañías navieras de la FEFC sostienen que el hecho de fijar el precio del «carrier haulage» les permite invertir en los elementos del servicio de transporte de puerta a puerta que realizan ellas mismas (logística, seguimiento, etc., véase el considerando 19) al tener mayor certeza acerca del rendimiento de sus inversiones.
- (111) Este argumento podría esgrimirse en favor de cualquier tipo de acuerdo de fijación de precios. No obstante, carece de fundamento. Posiblemente, en vez de fomentar la introducción de nuevas tecnologías, las restricciones sobre la competencia derivadas de las prácticas de fijación de precios de los miembros de la FEFC frenan las nuevas inversiones al reducir las ventajas que en un contexto competitivo tendrían las empresas que sacasen mejor partido de sus inversiones.
- (112) Ello es debido a que la disminución o supresión de la competencia entre los miembros de la FEFC en materia de precios probablemente impide a las compañías marítimas hacer partícipes a los usuarios de las reducciones de costes derivadas de la introducción de nuevos equipos y nuevas tecnologías. De igual modo, el hecho de que las compañías navieras más eficaces tengan menos posibilidades de sacar rendimiento de su eficacia y aumentar así su cuota de mercado significa que estas compañías tienen menos incentivos para invertir en nuevas tecnologías.
- (113) Por consiguiente, no se ha demostrado que las prácticas de fijación de precios de los miembros de la FEFC con respecto al «carrier haulage» contribuyan a fomentar el progreso técnico o económico.
- (114) De igual modo, tampoco hay indicios de que dichas prácticas contribuyan a fomentar el progreso técnico o económico en los servicios de transporte marítimo prestados por los miembros de la FEFC.
- e) *Consideración equitativa de los intereses de los usuarios*
- (115) En opinión de la Comisión, el acuerdo de la FEFC no toma en consideración equitativamente los intereses de los usuarios <sup>(1)</sup> por lo que se refiere a la fijación de los precios del transporte terrestre. Este

<sup>(1)</sup> La letra c) del apartado 3 del artículo 1 del Reglamento (CEE) nº 4056/86 considera como usuarios a los «cargadores, consignatarios y agentes de tránsito», entre otros.

acuerdo de precios para los servicios de «carrier haulage» por sí sólo no toma en consideración de manera adecuada los intereses de los cargadores y otros usuarios de transporte. Simplemente sirve para garantizar unos precios más elevados. Esta circunstancia es contraria a los intereses de los usuarios.

(116) La fijación de precios de conferencia para los servicios de «carrier haulage» impide que los transportistas marítimos que son capaces de reducir sus costes organizando sus flotas de contenedores de manera más eficaz hagan partícipes de la reducción de costes a los clientes. De nuevo, esta circunstancia es contraria a los intereses de los usuarios.

(117) Al examinar si las prácticas en cuestión toman en consideración equitativamente los intereses de los usuarios, la Comisión ha tomado nota de las denuncias presentadas por los organismos que representan a los usuarios de los servicios de transporte por tierra prestados por los miembros de la FEFC: el German Shippers' Council (Consejo alemán de cargadores), respaldado por el British Shippers' Council (Consejo británico de cargadores), el French Shippers' Council (CNUT, Consejo francés de cargadores) y el principal órgano representativo de los cargadores europeos, el European Shippers' Councils (Federación de comités europeos de cargadores). Los agentes de tránsito han manifestado, a través de su organización representativa, el Comité de liaison européen des commissionnaires et auxiliaires de transport (CLECAT) y la UIRR (Union internationale des sociétés de transport combine rail-route) su preocupación por el falseamiento de la competencia en el sector del transporte por tierra que suponen las prácticas de que se ocupa la presente Decisión.

(118) En el presente caso, para reservar a los usuarios una participación equitativa en el beneficio resultante, es preciso mantener un alto nivel de competencia en el suministro de servicios de transporte por tierra a los cargadores: la Comisión debe procurar que los cargadores tengan a su disposición la gama más amplia posible de precios y calidades en los servicios de transporte por tierra. En la práctica, resultaría más fácil reservar a los consumidores una participación equitativa en el beneficio derivado del transporte de puerta a puerta si no hubiese acuerdos de fijación de precios tales como el de la FEFC.

f) *Carácter indispensable de las restricciones*

(119) Como ya se explicó en el considerando 94, hay que examinar si las restricciones de la competencia derivadas de las prácticas de fijación de precios de la FEFC referentes al «carrier haulage» son indispensables:

— para la prestación de servicios de transporte multimodales, o

— para preservar el sistema de fijación de tarifas de transporte marítimo de las conferencias.

(120) Con respecto al primero de estos objetivos, debe destacarse que los miembros de la FEFC no son en su mayoría verdaderos prestadores de servicios de transporte por tierra. Además, la FEFC no lleva a cabo más actividad relacionada con el transporte por tierra que la de servir de foro para la fijación de los precios de los servicios de «carrier haulage» prestados por sus miembros en combinación con otros servicios como parte integrante de un servicio de transporte multimodal.

(121) La fijación colectiva de los precios de «carrier haulage» no es esencial para la prestación de estos servicios, como lo demuestra el hecho de que muchos transportistas marítimos independientes y agentes de tránsito ofrezcan servicios equivalentes o similares sin estar integrados en la FEFC o en cualquier otra conferencia y sin convenir con otras compañías marítimas precios comunes.

(122) Los agentes de tránsito compiten directamente con las compañías marítimas para prestar servicios de transporte y ambos actúan como intermediarios entre los verdaderos proveedores del servicio y los compradores. Además, los agentes de tránsito llevan prestando servicios de puerta a puerta a los cargadores tanto tiempo como las compañías marítimas, e incluso más. Y sin embargo, ni los agentes de tránsito ni las compañías ferroviarias gozan de una exención para la fijación de precios.

(123) Con relación al segundo objetivo, la FEFC sostiene que, sin esta facultad de las conferencias marítimas de fijar las tarifas terrestres, se vería comprometido el papel estabilizador de las mismas <sup>(1)</sup>. La FEFC afirma que si sus miembros pudiesen fijar sus propias tarifas de transporte por tierra, probablemente procurarían ofrecer tarifas marítimas más competitivas que las de la conferencia reduciendo el precio del segmento de transporte por tierra. Este argumento ha sido corroborado por el Informe Gilman & Graham, que afirma lo siguiente:

«En un entorno intermodal integrado, las conferencias no pueden desempeñar su función de estabilización de los precios o fomento de la eficacia y la racionalización si no se extiende al sector terrestre su facultad para fijar precios» <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> «... que, dichas conferencias desempeñan un papel estabilizador tendente a garantizar servicios fiables a los cargadores; ...», considerando 8 del Reglamento (CEE) nº 4056/86.

<sup>(2)</sup> Punto 4.30 del Informe Gilman & Graham.

- (124) Según Gilman & Graham, la causa principal de la pérdida de estabilidad en las tarifas de transporte marítimo se halla en la relación entre los ingresos por transporte marítimo y por transporte por tierra.
- «Ofrecer servicios de transporte para el segmento terrestre es una manera de asegurarse la carga para el segmento marítimo. Está claro que (mientras haya espacio libre en los buques) a los transportistas de conferencia les será rentable absorber una parte considerable del coste de transporte por tierra a cambio de conseguir la carga» <sup>(1)</sup>.
- (125) Gilman & Graham afirman que el carácter efímero de la capacidad de transporte contribuye a agudizar esta tendencia hacia la inestabilidad de los precios. Al tiempo que señalan que bajo los auspicios del sistema de conferencias se ha conseguido racionalizar las redes de transporte de manera considerable <sup>(2)</sup>, Gilman & Graham alegan que la competencia podría extenderse a vastas zonas de tierra firme utilizando los medios de transporte por tierra (punto 4.19).
- (126) Por los motivos que se exponen a continuación, la Comisión rechaza que estos argumentos demuestren que es indispensable fijar unos precios comunes para los servicios de «carrier haulage» para preservar la estabilidad que han conseguido las conferencias como la FEFC en las tarifas marítimas. Conviene señalar que el criterio de «indispensabilidad» sólo se cumple cuando las partes demuestran que no pueden alcanzar sus objetivos por ningún otro medio que restrinja la competencia en menor medida.
- (127) Al aplicar una tarifa uniforme que sirve de referencia para el mercado, las conferencias generan estabilidad en los tráficos que abarcan. Cuando los precios se fijan de este modo hay una mayor probabilidad de que no varíen durante mucho tiempo que cuando cada compañía marítima fija sus propios precios. Esta reducción de las fluctuaciones de precios que resultan naturales en un mercado competitivo normal puede resultar beneficiosa para los cargadores al hacer más previsibles las condiciones comerciales vigentes en el futuro.
- (128) La estabilidad a que se refiere el Reglamento (CEE) nº 4056/86 permite garantizar a los cargadores unos servicios fiables. Los servicios de líneas son servicios regulares, esto es, están programados a intervalos uniformes. Por servicios fiables se entiende unos servicios de calidad suficiente para preservar intactas las mercancías de los cargadores y a un precio que no varíe según el día o la compañía elegida. La fiabilidad en la prestación de servicios de transporte consiste en el mantenimiento constante de un servicio programado que se adapte a las necesidades de los cargadores.
- (129) El hecho de que se haya considerado compatible con las normas sobre competencia la integración en un cártel de parte de las actividades de las compañías navieras no justifica, en sí mismo, que pueda extenderse la excepción a todas las actividades de dichas compañías. Tal razonamiento equivaldría a afirmar que los miembros de las conferencias marítimas deberían poder fijar precios comunes para cualquier servicio que presten en combinación con servicios de transporte marítimo para evitar que la competencia en esos servicios vaya en detrimento de la tarifa de transporte marítimo de la conferencia.
- (130) No sería compatible con el objetivo comunitario de evitar el falseamiento de la competencia en el mercado interior aceptar que la estabilidad de una actividad lucrativa puede justificar, con arreglo a las normas comunitarias de competencia, una exención para la fijación de los precios de todas las demás actividades lucrativas realizadas en combinación con la actividad eximida.
- (131) Además, no ha sido demostrado que las prácticas de fijación de precio para el «carrier haulage» sean indispensables para preservar el «papel estabilizador» de las conferencias. Si bien las partes han afirmado repetidamente que todas las actividades de los miembros de las conferencias deben estar sujetas a precios comunes, no han podido demostrar que ello es esencial para preservar el factor generador de estabilidad: la disciplina de precios en el segmento marítimo, ni que no haya otra manera menos restrictiva de preservar dicha disciplina.
- (132) Todos los cárteles ven mermada su eficacia por las «prácticas fraudulentas» y los descuentos secretos que aplican los miembros cuando en el cártel hay un exceso de capacidad <sup>(3)</sup>. La FEFC no constituye una excepción a esta regla general. Así lo reconocieron los abogados de dicha conferencia en la audiencia al admitir <sup>(4)</sup> la existencia de descuentos autorizados, como los contratos de servicio <sup>(5)</sup> y acuerdos de fidelidad <sup>(6)</sup>, y descuentos no autorizados.

<sup>(3)</sup> «La detección y prevención de las prácticas fraudulentas constituye el principal problema de los cárteles y, como resulta difícil de resolver, muchos economistas consideran que los cárteles basados en la fijación de precios comunes son por naturaleza inestables.» F M Scherer y David Ross, *Industrial Market Structure and Economic Performance* (Houghton Mifflin, 1990, página 245).

<sup>(4)</sup> Véase la página 131 de las actas de la audiencia.

<sup>(5)</sup> Los contratos de servicio son acuerdos celebrados individualmente entre cargadores y compañías marítimas o agrupaciones de compañías marítimas para el transporte de un número mínimo de contenedores y el suministro de servicios especiales a un precio negociado individualmente.

<sup>(6)</sup> Como los previstos en el apartado 2 del artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 4056/86.

<sup>(1)</sup> Punto 4.16 del Informe Gilman & Graham.

<sup>(2)</sup> Esto es, los miembros de las conferencias se han puesto de acuerdo para racionalizar sus actividades prestando sus servicios a partir de un número limitado de puertos.

- (133) Esta situación resulta normal en un cártel. Los miembros procuran aumentar sus beneficios acordando unos precios comunes pero al mismo tiempo intentan aumentar sus ingresos acrecentando su cuota de mercado. Este comportamiento normalmente genera cierto grado de inestabilidad incluso en los cárteles más disciplinados. Otra circunstancia inevitable que también contribuye a la inestabilidad de los cárteles es que, si la mayoría de las empresas se mantienen dentro del cártel, siempre resulta más rentable mantenerse al margen del mismo.
- (134) Por consiguiente, la FEFC ya está sujeta a cierto grado de inestabilidad por lo que se refiere a las tarifas marítimas y terrestres, a causa de los descuentos concedidos por algunos de sus miembros. No es necesario imponer una disciplina absoluta para mantener la estabilidad que el sistema de conferencias genera, esto es, para ofrecer servicios fiables a precios que no varíen mucho a corto plazo. Concretamente, es de señalar que los descuentos no afectan a la estabilidad prevista en el Reglamento (CEE) nº 4056/86, ya que no se ha demostrado que dichos descuentos pongan fin a la fiabilidad de los servicios o a la estabilidad de los precios durante un cierto tiempo.
- (135) En este contexto, es de señalar que algunas actividades no están sujetas a un precio de conferencia sino a un acuerdo consistente en no aplicar un precio inferior al precio de coste (véase el considerando 40). Las partes no han aportado pruebas de que este sistema afecte en pequeña o gran medida a la estabilidad que genera la conferencia.
- (136) La Comisión es consciente de que, si no se fijase un precio común, los miembros de la FEFC podrían aplicar a los cargadores tarifas para los servicios de «carrier haulage» inferiores al coste de compra de dichos servicios, lo cual tendría un efecto similar al de los descuentos sobre la tarifa de transporte marítimo de la conferencia. Existe el riesgo que esto pueda socavar la estabilidad producida por el FEFC en mayor medida que lo está ahora por otros medios de descuento aplicables a la tarifa FEFC para el transporte marítimo, así como por la competencia de otras compañías que no son miembros del FEFC.
- (137) No obstante, aun suponiendo que permitiendo a la FEFC fijar los precios para los servicios de «carrier haulage» prestados por sus miembros se contribuye a generar estabilidad, no se ha demostrado que dicho objetivo no pueda alcanzarse con medidas menos restrictivas. El artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 4056/86 enumera algunas medidas que podrían tomarse para asegurar la estabilidad de las tarifas de la conferencia marítima, entre las que se encuentran el reparto entre los miembros de una conferencia del tonelaje transportado o de los ingresos.
- (138) En conclusión, la fijación de una tarifa común de «carrier haulage» por parte de los miembros de la FEFC no parece indispensable para alcanzar los objetivos perseguidos.
- (139) Esta conclusión sólo es válida para las prácticas de fijación de los precios del transporte por tierra de la FEFC. La presente Decisión no examina en qué medida otros tipos de acuerdos relacionados con el transporte multimodal cumplen las condiciones del apartado 3 del artículo 85 <sup>(1)</sup>.
- g) *Supresión de la competencia respecto de una parte sustancial del mercado*
- (140) Dado que se ha comprobado que en el presente caso no se cumplen las tres primeras condiciones establecidas en el apartado 3 del artículo 85 del Tratado y en el apartado 5 del Reglamento (CEE) nº 1017/68, no es necesario examinar si las partes tienen la posibilidad de suprimir la competencia respecto de una parte sustancial de los servicios en cuestión.
- h) *Conclusiones*
- (141) Las consideraciones que acaban de exponerse llevan a la conclusión de que, si bien el desarrollo del transporte multimodal puede contribuir a la mejora de los servicios de transporte, no ocurre lo mismo con la fijación de precios comunes para los servicios de «carrier haulage». Además, esta práctica no reserva a los usuarios de transporte una participación equitativa en el beneficio resultante y las restricciones de la competencia que implica no son indispensables. Por consiguiente, no se cumplen las condiciones establecidas en el apartado 3 del artículo 85 y en el artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 1017/68.
- (142) Por otra parte, en una coyuntura caracterizada por la liberalización y desregulación de los servicios
- <sup>(1)</sup> Conviene recordar lo que declaró la Comisión en su Informe al Consejo sobre el transporte marítimo:  
«que, en determinadas circunstancias, los acuerdos de cooperación específicos entre agrupaciones de armadores o entre armadores y transportistas terrestres pueden fomentar un progreso económico o técnico suficiente para ser autorizados, mediante exenciones individuales, a fijar en común tarifas terrestres.»  
En dicho informe la Comisión también declaró que, si fuera apropiado, estaría dispuesta a estudiar la posibilidad de conceder exenciones individuales que también permitiesen:  
«la inserción de una disposición en el acuerdo constitutivo de la conferencia de que sean miembros las compañías navieras de la agrupación (a la que se haya concedido la exención individual) que prevea que las tarifas terrestres no pueden ser inferiores a los costes, con objeto de evitar en gran medida el riesgo de inestabilidad que para las conferencias marítimas supone una eventual subvención cruzada entre los tramos marítimo y terrestre.»

Europeos de transporte por tierra, no resultaría lógico y coherente conceder a las conferencias una exención que les permita fijar los precios de determinados servicios de transporte por tierra mientras que a sus competidores se les prohíbe hacerlo <sup>(1)</sup>.

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

(143) Con arreglo al apartado 2 del artículo 22 del Reglamento (CEE) n° 1017/68, la Comisión puede imponer a las empresas multas comprendidas entre 1 000 y 1 millón de ecus o de un importe superior, pero que no excedan del 10% del volumen de negocios de cada una de las empresas que hayan tomado parte en la infracción en el ejercicio económico precedente, por haber incumplido deliberadamente o por negligencia lo dispuesto en el artículo 2 o en el artículo 8 del Reglamento (CEE) n° 1017/68. Para fijar el importe de la multa, la Comisión debe tomar en consideración tanto la gravedad como la duración de la infracción.

##### i) *Apreciación de la gravedad y la duración de la infracción*

(144) Para determinar la gravedad y duración de la infracción, la Comisión ha tenido en cuenta los siguientes criterios:

- a) la naturaleza de la infracción;
- b) la intención de las partes;
- c) la negativa de las partes a poner fin a la infracción;
- d) la naturaleza y valor de los servicios en cuestión;
- e) el grado de participación de cada parte en la infracción; y
- f) la duración de la infracción.

##### a) *Naturaleza de la infracción*

(145) Normalmente la Comisión considera que las prácticas cuyo objeto es limitar la competencia en materia de precios revisten una gravedad indudable <sup>(2)</sup>. Para ello se basa en el hecho de que la fijación de precios se menciona de manera expresa en el apartado 1 del artículo 85 y en la jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia <sup>(3)</sup>. La

infracción en cuestión suprime la competencia de precios entre los miembros de la FEFC en los servicios de transporte por tierra que éstos prestan.

##### b) *Intención de las partes*

(146) El Tribunal de Justicia ha dictaminado 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 las normas de competencia del Tratado; es suficiente que no pudiera ignorar que el objeto de la conducta que se le imputa era restringir la competencia» <sup>(4)</sup>.

(147) La Comisión considera que el objetivo de los miembros de la FEFC consistía en suprimir la competencia de precios entre ellos en los servicios de transporte terrestre que prestan. Por consiguiente, no podían ignorar que sus prácticas de fijación de precios en común con respecto a los servicios de transporte por tierra tenían por objeto restringir la competencia.

##### c) *Negativa de las partes a poner fin a la infracción*

(148) Al menos desde el 23 de junio de 1989, fecha en que se le remitió la denuncia presentada por BDI/DSVK a la Comisión, los miembros de la FEFC son conscientes de que las prácticas a que se refiere la presente Decisión podían constituir una infracción al apartado 1 del artículo 85 del Tratado y el artículo 2 del Reglamento (CEE) n° 1017/68 y podían no estar incluidas dentro del ámbito de aplicación de la exención por categorías prevista en el artículo 3 del Reglamento (CEE) n° 4056/86 para las conferencias marítimas.

(149) A pesar de esta denuncia y de que la Comisión les advirtió en varias ocasiones (hasta con una carta del comisario que entonces era responsable de la política de competencia al presidente de la FEFC en junio de 1990) de que las prácticas en cuestión entraban dentro del ámbito de aplicación del apartado 1 del artículo 85 y no podían acogerse a ninguna exención en virtud del apartado 3 del artículo 85, las partes han seguido aplicándolas plenamente. En ningún momento las partes, ni siquiera tras la comunicación del pliego de cargos en diciembre de 1992 notificaron formalmente sus prácticas a la Comisión con vistas a obtener una exención individual.

##### d) *Naturaleza y valor de los servicios en cuestión*

(150) Como se indicó en los considerandos 34 a 37, en 1992 a los diez miembros mayores de la FEFC el suministro de servicios de transporte por tierra les

<sup>(1)</sup> Véase el Informe de la Comisión al Consejo sobre la aplicación de las normas comunitarias de competencia al transporte marítimo.

<sup>(2)</sup> HOV SVZ/MCN, Decisión 94/210/CE de la Comisión, DO n° L 104 de 23. 4. 1994, p. 34, considerando 259.

<sup>(3)</sup> Véase, por ejemplo, el asunto 26/76, Metro/Comisión I, Rec. 1977, p. 1875: «la competencia de precios es tan importante que nunca puede suprimirse».

<sup>(4)</sup> Asunto C-279/87, Tippex/Comisión, Rec. 1990, p. I-261.

representó un coste total de aproximadamente 477 millones de ecus. En términos reales esta cifra probablemente también resulta representativa para los años anteriores y posteriores a 1992. Por consiguiente, el valor anual de los servicios en cuestión es considerable y representa un coste significativo para la industria comunitaria.

e) Grado de participación de cada una de las partes en la infracción

(151) A excepción de Wilh. Wilhelmsen, no hay indicios de que unas compañías marítimas hayan desempeñado un papel más destacado que otras en la decisión colectiva de fijar los precios de los servicios a que se refiere la presente Decisión. Wilh. Wilhelmsen no es un miembro activo de la FEFC y sus buques no operan en las rutas de esta conferencia.

f) Duración de la infracción

(152) Como se indicó en los considerandos 39, 40 y 41, en términos generales la FEFC comenzó a fijar los precios de los servicios de transporte por tierra aproximadamente en 1971 y no ha dejado de hacerlo desde entonces. La actual tarifa de la FEFC para el «carrier haulage», que se encuentra en el documento NT90, entró en vigor el 1 de enero de 1990. El Reglamento (CEE) nº 1017/68, que es el aplicable a esta infracción, entró en vigor el 1 de julio de 1968.

ii) *Conclusiones acerca de la gravedad y duración de la infracción*

(153) La Comisión considera que la infracción vulnera gravemente la normativa comunitaria de competencia y puede tener un impacto económico significativo. Además, la infracción comenzó de manera general en 1971 y ha seguido perpetuándose incluso después de que en abril de 1989 se remitiera a las partes la denuncia presentada por el DSVK a la Comisión.

(154) Aunque las partes sostienen que las prácticas en cuestión pueden acogerse a la exención por categorías establecida por el Reglamento (CEE) nº 4056/86 para los acuerdos de fijación de precios de las compañías marítimas, el ámbito de aplicación de dicha exención no puede exceder del ámbito de aplicación del propio Reglamento. El apartado 2 del artículo 1 del Reglamento establece lo siguiente:

«El presente Reglamento atañe únicamente a transportes marítimos internacionales que zarpen de uno o de varios puertos de la Comunidad o se dirijan a ellos.».

(155) Al interpretar las disposiciones del Reglamento (CEE) nº 4056/86, es preciso tener presente el principio general del derecho comunitario según el cual las exenciones, incluidas las exenciones por categorías, no pueden interpretarse de manera lata (véase la nota a pie de página 1, página 26).

(156) Por otra parte, el Informe de la Comisión al Consejo sobre la aplicación de la normativa comunitaria de competencia al transporte marítimo, de junio de 1994, exponía claramente las conclusiones de la Comisión acerca de las prácticas de fijación de precios en los transportes multimodales en general. Los representantes de la FEFC transmitieron a la Comisión sus primeras observaciones sobre el Informe el 12 de agosto de 1994.

(157) La Comisión considera que los miembros de la FEFC no podían ignorar que el acuerdo entraba dentro del ámbito de aplicación del apartado 1 del artículo 85 del Tratado y debían saber que no podía acogerse a la exención por categorías establecida para las conferencias marítimas ni a cualquier otra exención. Por ello, la Comisión considera que resulta procedente imponer multas.

(158) No obstante las conclusiones que acaban de exponerse acerca de la gravedad y duración de la infracción, la Comisión también ha tenido en cuenta el hecho que la existencia de las prácticas en cuestión era ampliamente conocida y que, por diversas razones, esta Decisión sobre dichas prácticas ha tardado en adoptarse más de lo que de otra forma hubiera sido el caso. La Comisión asimismo ha tenido en cuenta las siguientes circunstancias:

i) sus orientaciones con respecto a las prácticas de las conferencias marítimas de fijación de los precios del transporte multimodal eran poco conocidas hasta que se presentó el Informe al Consejo anteriormente citado;

ii) como fue necesario cierto tiempo para desarrollar las orientaciones de la Comisión en este campo, la instrucción de este asunto ha sido más larga de lo normal y no deberían imponerse multas a los miembros de la FEFC con respecto a este plazo adicional, y

iii) la presente Decisión es la primera por la que se aplican las disposiciones del Reglamento (CEE) nº 1017/68 a los miembros de una conferencia marítima.

(159) Por todo ello, la Comisión considera que las multas en este caso deben ser simbólicas para que quede clara la existencia de la infracción y la necesidad de que en adelante las empresas en cuestión y cualquier otra empresa que realice prácticas equivalentes cumplan con las normas de competencia de la Comunidad. No se impone multa alguna para Wilh. Wilhelmsen habida cuenta de su no implicación en la infracción (véase el considerando 151),

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

Los miembros de la Far Eastern Freight Conference enumerados en el Anexo de la presente Decisión han infringido las disposiciones del artículo 85 del Tratado y del artículo 2 del Reglamento (CEE) n° 1017/68 al fijar en común los precios de los servicios de transporte por tierra dentro del territorio de la Comunidad, prestados a los cargadores en combinación con otros servicios como parte integrante de una operación de transporte multimodal de carga por contenedor entre Europa del norte y Oriente próximo.

*Artículo 2*

En el presente caso no se cumplen las condiciones establecidas en el artículo 5 del Reglamento (CEE) n° 1017/68.

*Artículo 3*

Los miembros de la Far Eastern Freight Conference enumerados en el Anexo pondrán fin a la infracción a que se refiere el artículo 1.

*Artículo 4*

Las empresas destinatarias de la presente Decisión se abstendrán de participar en lo sucesivo en cualquier acuerdo o práctica concertada cuyo objeto o efecto sea idéntico o similar al del acuerdo mencionado en el artículo 1.

*Artículo 5*

Se imponen a las empresas destinatarias de la presente Decisión las multas que a continuación se indican por infringir las disposiciones del artículo 85 del Tratado CE y del artículo 2 del Reglamento (CEE) n° 1017/68 según se hace referencia en el artículo 1.

Compagnie Générale Maritime	10 000 ecus
Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft	10 000 ecus
Croatia Line	10 000 ecus
Kawasaki Kisen Kaisha Limited	10 000 ecus
Lloyd Triestino di Navigazione SpA	10 000 ecus
AP Møller-Maersk Line	10 000 ecus
Malaysian International Shipping Corporation Berhad	10 000 ecus
Mitsui O.S.K. Lines Ltd	10 000 ecus
Nedlloyd Lijnen BV	10 000 ecus
Neptune Oriente Lines Ltd	10 000 ecus
Nippon Yusen Kabushiki Kaisha	10 000 ecus
Orient Overseas Container Line	10 000 ecus
P & O Containers Ltd	10 000 ecus

*Artículo 6*

Las multas impuestas en virtud del artículo 5 deberán abonarse en ecus en el plazo de tres meses a partir de la fecha de la presente Decisión, en la cuenta bancaria n° 310-0933000-43 a nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, Banque Bruxelles Lambert, Agence Européenne, Rond-Point Schuman 5, B-1040 Bruselas.

Al término de dicho plazo, la multa devengará automáticamente intereses pagaderos al tipo aplicado por el Instituto Monetario Europeo para las transacciones en ecus en el primer día laborable del mes en que se adopte la presente Decisión, incrementado en 3,5 puntos porcentuales, esto es: el 9,25%.

*Artículo 7*

Los destinatarios de la presente Decisión serán las empresas enumeradas en el Anexo.

La presente Decisión constituye título ejecutivo con arreglo al artículo 192 del Tratado CE.

Hecho en Bruselas, el 21 de diciembre de 1994.

*Por la Comisión*

Karel VAN MIERT

*Miembro de la Comisión*

## ANEXO

Compagnie Générale Maritime  
22, Quai Gallieni  
F-92158 Suresnes Cedex

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft  
Postfach 102626  
Ballindamm 25  
D-20095 Hamburgo

Croatia Line  
8 Riva  
5100 Rijeka  
República de Croacia

Kawasaki Kisen Kaisha Limited  
Hibiya Central Building  
2-9 Nishi-Shinbashi 1-Chome  
Minato-ku  
Tokio 105  
Japón

Lloyd Triestino di Navigazione SpA  
Passeggio S Andrea 4  
I-34123 Trieste

AP Møller-Maersk Line  
Esplanaden 50  
DK-1098 København K

Malaysian International Shipping Corporation Berhad  
2nd Floor Wisma MISC  
2 Jalan Conlay  
P O Box 10371  
50712 Kuala Lumpur  
Malasia

Mitsui O.S.K. Lines Ltd  
1-1 Toranomon 2-Chome  
Minato-ku  
Tokio 107  
Japón

Nedlloyd Lijnen BV  
Boompjes 40  
NL-3011 XB Rotterdam

Neptune Orient Lines Ltd  
456 Alexandra Road  
nº 06-00 NOL Building  
Singapur 0511  
República de Singapur

Nippon Yusen Kabushiki Kaisha  
3-2 Marunouchi 2-Chome  
Chiyoda Ku  
Tokio  
Japón

Orient Overseas Container Line  
30th-31st Floor Harbour Centre  
25 Harbour Road  
Wan Chai  
Hong Kong

P & O Containers Ltd  
Beagle House  
Braham Street  
GB-London E1 8EP

Wilh. Wilhelmsen Limited A/S  
Olav V's G5  
P O B 1359  
N-0161 Oslo

## DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 21 de diciembre de 1994

relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado CE y del artículo 53 del Acuerdo EEE (IV/34.252 — Philips-Osram)

(Los textos en lengua alemana y neerlandesa son los únicos auténticos)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

(94/986/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo,

Visto el Reglamento nº 17 del Consejo, de 6 de febrero de 1962, primer Reglamento de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado <sup>(1)</sup>, cuya última modificación la constituye el Acta de adhesión de España y de Portugal, y, en particular, sus artículos 2, 6 y 8,

Vista la solicitud de declaración negativa y la notificación con miras a la exención, presentadas el 3 de marzo de 1992, con arreglo a lo dispuesto en los artículos 2 y 4 del Reglamento nº 17,

Vista la solicitud presentada por las partes el 15 de febrero de 1994, con objeto de hacer extensivas la solicitud y la notificación al artículo 53 del Acuerdo EEE,

Visto lo esencial del contenido de la solicitud y la notificación publicado <sup>(2)</sup> con arreglo al apartado 3 del artículo 19 del Reglamento nº 17 y al artículo 3 del Protocolo 21 del Acuerdo EEE,

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

Considerando lo que sigue:

## I. HECHOS

## A. Introducción

(1) El 3 de marzo de 1992, Philips International BV y Osram GmbH (Osram) notificaron a la Comisión una declaración de intenciones para la celebración de un acuerdo de constitución de una empresa en participación (EP) destinada a la fabricación y venta de determinados tubos de vidrio con óxido de plomo (y sus componentes) para lámparas

incandescentes y fluorescentes. La EP reagrupará e impulsará las actividades de ámbito europeo de las empresas matrices en el sector, y su finalidad es suministrar sus productos a estas últimas y a fabricantes independientes de lámparas que no tengan la suficiente producción propia de vidrio con óxido de plomo.

(2) La empresa se ubicará en las instalaciones que Philips Lighting Holding BV (Philips) posee en Lommel (Bélgica). Los tres hornos allí instalados se dedicarán plenamente a la producción de vidrio con óxido de plomo para lámparas y se instalarán nuevas líneas de producción. Al mismo tiempo, las líneas de producción de vidrio para equipos de televisión y tubos de vidrio sódico-cálcico que Philips tiene actualmente en Lommel se transferirán a otras instalaciones de la empresa.

La factoría de Lommel está equipada con las instalaciones necesarias para reducir los problemas de emisiones inherentes al proceso de producción de vidrio con óxido de plomo (emisiones de plomo, nitrógeno y antimonio), que consisten en filtros electrostáticos y en complejos y costosos equipos para la conversión selectiva de componentes gaseosos peligrosos.

(3) Además, Osram ha clausurado sus instalaciones situadas en Berlín, que habían llegado al término de su vida económica y no contaban con el equipamiento para reducir emisiones contaminantes anteriormente citado.

(4) Las empresas matrices explotan actualmente otras dos EP en el mismo sector. Una, situada también en Lommel y denominada EMGO, fabrica ampollas para lámparas incandescentes, y la segunda, situada en Argentina, produce vidrio. Ha de señalarse que EMGO lleva veinticinco años en funcionamiento.

## B. Las partes

(5) *Philips Lighting Holding BV (Philips)* es la empresa matriz del grupo Philips Lighting, dentro del grupo de empresas Philips.

Philips Electronic NV, la empresa matriz del grupo Philips, es una de las mayores del mundo en el sector de la electrónica. Sus actividades se extienden a los sectores de iluminación, electrónica de

<sup>(1)</sup> DO nº 13 de 21. 2. 1962, p. 204/62.

<sup>(2)</sup> DO nº C 22 de 26. 1. 1994, p. 4, y DO nº C 267 de 24. 9.1994, p. 3.

consumo, componentes electrónicos, sistemas de comunicaciones, semiconductores, productos de higiene personal, sistemas médicos y pequeños aparatos domésticos. El volumen de negocios global de Philips Electronic NV en 1991 ascendió a 57 000 millones de florines neerlandeses, de los que 7 400 millones de florines neerlandeses correspondieron a los productos de iluminación.

Philips tiene filiales en todos los Estados miembros, dedicadas a la fabricación o venta de productos de iluminación.

En cuanto a los productos de vidrio con óxido de plomo, Philips fabrica productos de este material para lámparas en cinco fábricas repartidas en todo el mundo. Lommel, la factoría que será transferida a la EP, es la única situada en Europa y constituye, con gran diferencia frente al resto, el mayor centro de producción de vidrio con óxido de plomo de Philips. Según la empresa, sus instalaciones situadas fuera de Europa (en Estados Unidos, Colombia, India y Pakistán) están, por motivos de capacidad de producción, dedicadas en su totalidad a la fabricación de lámparas para sus respectivos mercados nacionales.

- (6) *Osram* es una filial propiedad exclusiva del grupo Siemens AG. Se dedica al desarrollo, fabricación y venta de lámparas y de sus componentes y materiales. En 1990-1991, el volumen de negocios mundial del grupo Osram ascendió a 2 971 millones de marcos alemanes.

En febrero de 1993, Osram adquirió a la estadounidense GTE la filial de esta última que operaba en el sector de la iluminación, GTE Sylvania International, que recibió el nuevo nombre de Osram Sylvania Inc. El acuerdo no abarcaba las actividades de Sylvania en Europa, que ahora se agrupan en torno a una empresa separada denominada EDIL.

Osram ha cerrado todas sus instalaciones de fabricación de tubos de vidrio con óxido de plomo en Berlín. Además, en mayo de 1994, vendió sus acciones en la británica GB Glass Lighting, que anteriormente era una empresa en participación creada junto con GE-Thorn Lighting, que produce productos para tubos de vidrio con óxido de plomo y ampollas.

### C. El mercado

#### *Mercado de productos de referencia*

- (7) El mercado de productos en el que opera la EP es el mercado libre de producción y venta de vidrio con óxido de plomo para lámparas incandescentes y fluorescentes; es decir, el mercado en el que se abastecen los fabricantes de lámparas que no cuentan con producción propia de vidrio con óxido de plomo. El vidrio con óxido de plomo es un producto intermedio utilizado en la fabricación de lámparas. Normalmente, constituye sólo un 2 % del precio de venta de una lámpara fluorescente y el 3 % del precio de venta de una lámpara incandescente. El vidrio con óxido de plomo tiene otras

aplicaciones, y desde el punto de vista estrictamente tecnológico, cabe la posibilidad, al menos hasta cierto punto, de que las instalaciones de producción de vidrio para tubos de rayos catódicos de televisores también puedan producir vidrio con óxido de plomo para lámparas. No obstante, esto parece poco rentable desde el punto de vista económico, habida cuenta, en particular, de la escala de producción necesaria.

#### *Mercado geográfico de referencia*

- (8) Al evaluar el mercado geográfico de referencia, han de tomarse en consideración los siguientes elementos <sup>(1)</sup>:
- el vidrio con óxido de plomo es un producto de transporte barato y fácil, tiene un coeficiente valor/volumen relativamente elevado con unos costes de transporte que se sitúan por lo general entre el 2 %-3 % del coste total del producto, y su calidad no se deteriora con el paso del tiempo como ocurre con otros tipos de vidrio, lo que permite su almacenamiento;
  - en cuanto a la demanda, estas características permiten a los fabricantes de lámparas aprovechar las condiciones específicas de cualquier mercado del mundo, con el resultado de que la continuidad del suministro es menos importante de lo que sería en otro caso; en cambio, el aumento de los precios y las oscilaciones de los tipos de cambio sí son factores muy importantes. Por otro lado, la mayor parte de los fabricantes de lámparas mantiene considerables existencias de reserva, gracias a la reducida inversión de capital necesaria y, también, por razones de eficiencia del transporte;
  - en cuanto a la oferta, tanto Philips (desde Lommel) como Osram (desde Berlín, hasta su clausura en septiembre de 1992) suministran vidrio con óxido de plomo a terceras empresas en el EEE (y fuera de él, principalmente en el Norte de África y en Asia). También lo hacen GB Glass (Reino Unido), Telux Specialglas (Alemania) y GE (Estados Unidos). Esta última suministra vidrio con óxido de plomo a sus propias fábricas y a otras empresas del EEE desde Estados Unidos y Hungría (Tungsram). Por último, Slovenské Závody Technického Skla (Eslovaquia) y Toshiba (Japón) también suministran vidrio con óxido de plomo en el EEE. Además, Osram está suministrando importantes cantidades de vidrio con óxido de plomo en el EEE desde su filial estadounidense Osram Sylvania [principalmente a antiguos clientes de GTE Sylvania y, en particular, a [...] <sup>(2)</sup>]. Las importaciones al mercado libre del

<sup>(1)</sup> En los considerandos 9 y 10 se analiza más detalladamente cuanto sigue.

<sup>(2)</sup> Los puntos entre corchetes se refieren a cifras amparadas por el secreto comercial con arreglo al apartado 2 del artículo 21 del Reglamento nº 17.

EEE representan el 28 % <sup>(1)</sup> de las necesidades de los fabricantes independientes de lámparas [en este cálculo no se incluyen las importaciones de Osram Sylvania <sup>(2)</sup>].

Los fabricantes de lámparas europeos que no tienen acceso a sus propias fuentes de suministro obtienen el vidrio con óxido de plomo que necesitan de los proveedores existentes en el EEE (Philips, Telux o GB Glass) y también, cada vez más, de proveedores estadounidenses (en particular, GE e incluso Osram Sylvania) y de Europa central y oriental (como Slovenské Zadovy Technickeho Skla).

En conclusión, a la vista de la ausencia de barreras significativas al comercio de vidrio con óxido de plomo y de los muy reducidos costes de transporte, el mercado geográfico de referencia cubre como mínimo la Comunidad y el EEE. La cuestión de si el mercado geográfico de referencia es, en realidad, de dimensión mundial puede quedar abierta, porque las conclusiones de la evaluación no cambiarían ni tomándolo como referencia el más restringido mercado geográfico (es decir, el EEE).

#### *La estructura del mercado*

- (9) La producción mundial de vidrio con óxido de plomo en 1990 ascendió a cerca de 100 000 toneladas, y desde entonces se mantiene estable. La producción europea asciende a cerca de 30 000 toneladas, con un valor aproximadamente de 33 millones de ecus a precios corrientes de mercado. De esta cifra, Philips produjo [...] toneladas en Lommel, y Osram, [...] toneladas en Berlín. Los otros fabricantes europeos más importantes son Tungsram (Hungría), que forma parte del grupo GE <sup>(3)</sup>, con [...] toneladas en 1993, GB Glass (Reino Unido), con [...] toneladas en 1993, Telux Spezialglas GmbH (Alemania), con [...] toneladas en 1991, y Slovenské Zadovy Technickeho Skla. Todos los fabricantes citados disponen de capacidad productiva de reserva.
- (10) Aparte de GB Glass, Telux y Slovenské Zadovy Technickeho Skla, los fabricantes de vidrio con óxido de plomo también son importantes fabricantes de lámparas (este es el caso de Philips, Osram y GE/Tungsram). La producción de estos fabricantes está destinada, en primer lugar, a satisfacer sus propias necesidades. No obstante, debido a que los hornos de vidrio con óxido de plomo funcionan, por lo general, las 24 horas del día y sólo se paran para efectuar revisiones importantes, es práctica-

mente inevitable que haya exceso de producción. Esta producción excedentaria, junto con la de los productores de vidrio con óxido de plomo que no fabrican lámparas, se vende en el mercado libre a pequeños y medianos fabricantes de lámparas normales o especiales <sup>(4)</sup> que no tienen producción interna de vidrio con óxido de plomo.

El volumen del mercado libre del EEE ha sido estimado en unas 4 500 toneladas anuales. Los proveedores de este mercado son, por orden de importancia, Philips, que vende aproximadamente [...] toneladas anuales a terceras empresas del EEE <sup>(5)</sup>; GB Glass con [...] toneladas vendidas a terceras empresas en 1993 (más otras [...] toneladas vendidas a GE); GE/Tungsram, [...] toneladas en 1993; Telux Spezialglas GmbH, [...] toneladas anuales desde 1991, y Slovenské Zadovy Technickeho Skla (Eslovaquia) con [...] toneladas en 1992. Antes de 1993, Sylvania (Estados Unidos) también era un importante proveedor independiente de vidrio con óxido de plomo en Europa; sus ventas superaban ampliamente las 1 000 toneladas anuales. En cuanto a las instalaciones de Berlín de Osram antes de 1992, las ventas a terceras empresas alcanzaban un promedio de [...] toneladas anuales. No obstante, sólo una pequeña parte de este volumen —de hecho, menos de [...] toneladas— se vendió a clientes del EEE <sup>(6)</sup>. A estas empresas <sup>(7)</sup> pueden añadirse, como futuros proveedores, Krosno <sup>(8)</sup> (Polonia) y Tesla (República Checa).

- (11) El uso de plomo origina serios problemas ambientales que, por el momento, están siendo paliados mediante la instalación en las fábricas de filtros y otros dispositivos de elevado coste. Sin embargo, y como consecuencia del progresivo endurecimiento de las normas sobre medio ambiente, hay una creciente presión para el desarrollo de nuevos productos sustitutivos de este tipo de vidrio que no contengan plomo. En este sentido, uno de los objetivos de la EP es llevar a cabo actividades de I+D en este ámbito. Distintos fabricantes de lámparas o de vidrio también trabajan en este terreno. Estos son, como mínimo, GE (Estados Unidos), Corning Glass (Estados Unidos), Owens Illinois (Estados Unidos), Schott (Estados Unidos), Asahi Glass Co (Japón) y Nippon Electric Glass (Japón).

<sup>(1)</sup> Esta cifra ha sido obtenida sumando las cantidades vendidas, indicadas en el considerando 10, correspondientes a GE/Tungsram y Slovenské Zadovy Technickeho Skla.

<sup>(2)</sup> La capacidad de producción máxima de Osram Sylvania es de [...] toneladas, de las que [...] corresponden al consumo propio. [...] toneladas se venden a terceras empresas y el resto, cerca de [...], se mantienen en reserva. En 1993, las importaciones a terceras empresas del EEE ascendieron a cerca de [...] toneladas.

<sup>(3)</sup> GE produce en Estados Unidos otras [...] toneladas, y tiene cerca de [...] toneladas más como capacidad productiva de reserva.

<sup>(4)</sup> Los más importantes identificados por la Comisión son EDIL Suiza), Lindner (Alemania), Lumalampan (Suecia), File (Italia), Imperia (Italia), Falma (Suiza), Alba (Alemania), Guy Daric (Francia), Portalux (Alemania) y VCH (Reino Unido). Sus necesidades de vidrio con óxido de plomo oscilan entre varias docenas y más de 1 000 toneladas.

<sup>(5)</sup> Y algo más de [...] toneladas anuales a clientes de fuera de EEE.

<sup>(6)</sup> La mayor parte de esta cantidad se vendió en Argelia y Turquía.

<sup>(7)</sup> La Comisión también ha obtenido datos que revelan que cantidades muy reducidas de fabricación han sido importadas por Toshiba (Japón).

<sup>(8)</sup> Según las partes, Krosno ya está vendiendo vidrio con óxido de plomo en el EEE. No obstante, la Comisión no ha podido confirmar esta información.

- (12) Ya se ha indicado que el vidrio con óxido de plomo es un producto intermedio en la fabricación de lámparas. El mercado de lámparas incandescentes y fluorescentes básicas es un mercado maduro. Se han introducido nuevas lámparas fluorescentes compactas y halógenas en el mercado como productos sustitutivos de los tradicionales. Además, están aumentando las importaciones de lámparas incandescentes a precios reducidos procedentes de Hungría, Eslovaquia, China, India y algunos otros países (con frecuencia, estas lámparas las venden grandes establecimientos con sus propias marcas). Como resultado de ello, es poco probable que la demanda de vidrio con óxido de plomo en los países en los que están establecidas las partes aumente drásticamente en los años venideros. Además, la demanda procedente de terceras empresas, especialmente de los fabricantes europeos, no ha crecido en los últimos años, de forma que no se considera probable que se produzca una situación de escasez de oferta que pueda perjudicar a las demás empresas del sector.

#### D. La declaración de intenciones notificada

- (13) Las partes han notificado una declaración de intenciones en la que se exponen los principios que rigen la relación entre las partes y el funcionamiento de la EP. Estos principios son vinculantes, y serán llevados a la práctica inmediatamente después de la aprobación de la operación notificada por parte de la Comisión. En cualquier caso, la presente Decisión se refiere al proyecto tal y como ha sido notificado.
- (14) Los principales elementos de la declaración de intenciones son los siguientes:
- la EP se creará por un período inicial de treinta años, que se prorrogará indefinidamente salvo rescisión por cualquiera de las partes, que contarán con un plazo de preaviso por escrito a la otra parte de cinco años;
  - la participación y el control con respecto a la EP serán compartidos a partes iguales por las dos empresas. A este respecto, las decisiones más importantes se adoptarán por unanimidad;
  - el consejo de administración estará compuesto por cuatro miembros, de los cuales cada parte nombrará dos. La gestión cotidiana de la empresa se encomendará a un equipo de dirección de dos miembros, nombrados por las partes;
  - Philips y Osram comprarán a la EP por lo menos el 80 % de sus necesidades de vidrio con óxido de plomo en Europa. La producción de la EP que exceda de las necesidades de las partes se pondrá a disposición de terceras empresas, tanto en Europa como en el resto del mundo;
  - en caso de escasez de capacidad y de oferta, la EP dará preferencia al suministro de las empresas matrices, en proporción a sus respectivas participaciones. A este respecto, las partes han comunicado que el actual exceso de capacidad

estructural de la EP superará en 4 000 toneladas el exceso de capacidad de Philips y Osram en su conjunto;

- los productos de la EP serán vendidos a las empresas matrices al mismo precio, incluidos los costes de transporte desde la factoría de Lommel y las distintas fábricas de lámparas que las partes poseen en Europa;
- las dos empresas matrices se comprometen a no competir en Europa con la EP en lo que respecta a la fabricación o venta de productos rivales del vidrio con óxido de plomo;
- la EP utilizará tecnología de Philips. Por este concepto, pagará a Philips unos cánones determinados sobre la base de su volumen de ventas neto del producto;

#### E. Observaciones de terceros interesados

- (15) Tras las dos publicaciones, con arreglo a lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 19 del Reglamento nº 17, correspondientes al artículo 85 del Tratado CE y al artículo 53 del Acuerdo EEE, respectivamente, no se recibieron observaciones por parte de terceros.

## II. VALORACIÓN JURÍDICA

### A. Apartado 1 del artículo 85 del Tratado y apartado 1 del artículo 53 del Acuerdo EEE

#### 1. La empresa en participación

- (16) La EP entra en el ámbito de aplicación del apartado 1 del artículo 85 del Tratado y del apartado 1 del artículo 53 del Acuerdo EEE. Osram dispone de un potencial financiero, técnico y de investigación suficientes para construir una nueva instalación productora de vidrio con óxido de plomo en el EEE. De este modo, la creación de la EP elimina la competencia, al menos potencial, de Osram como productor independiente de vidrio con óxido de plomo en el EEE. Como resultado de ello, los fabricantes de lámparas, especialmente los que no tienen producción propia de vidrio con óxido de plomo, verán mermada su libertad para escoger entre varios proveedores a precios competitivos. Estos efectos restrictivos adquieren mayor importancia si se tiene en cuenta que en el EEE sólo opera un número reducido de productores de vidrio con óxido de plomo y que las empresas matrices tienen una cuota de mercado significativa en el mercado de referencia.
- (17) La Comisión ha examinado si la EP podría dar a las partes la posibilidad de impedir el acceso de estos fabricantes independientes a los suministros de vidrio con óxido de plomo. La conclusión de la Comisión es negativa a este respecto, especialmente por las siguientes razones: el exceso de capacidad, no sólo en el EEE, sino también en otras zonas —como Estados Unidos—, las características del producto, de transporte fácil y poco costoso, y la

existencia de varios proveedores alternativos, tanto reales como potenciales, dentro y fuera del EEE.

- (18) La EP también tendrá algunos efectos colaterales sobre el mercado de lámparas, en el que las partes, con gran distancia frente al resto, son los principales proveedores europeos, con dos tercios de cuota de mercado, y compiten directamente en todos sus segmentos. Como resultado de la creación de la EP, se producirá, hasta cierto punto, una unificación de los costes de fabricación. Las partes tendrán idénticos costes por unidad en lo que respecta a los componentes de vidrio con óxido de plomo, que representan entre el 2 % y el 3 % de los costes de una lámpara (incandescente y fluorescente). Además, las partes ya están fabricando en común ampollas para lámparas incandescentes (que representan entre el 7,5 % y el 8 % de los costes de este tipo de lámpara). Esta unificación de los costes se ve además favorecida por el sistema común de transporte, conforme al cual las partes se reparten equitativamente los costes globales de transporte por kg, que representa el 2 % del coste del vidrio con óxido de plomo<sup>(1)</sup>. Con todo, habida cuenta de la escasa importancia del vidrio con óxido de plomo en el coste de fabricación de lámparas, esta unificación no se considera lo suficientemente significativa como para constituir una restricción de la competencia. Esta afirmación se ve reforzada por la ausencia de indicios en el sentido de que la creación de la EP vaya a tener repercusiones considerables sobre las condiciones de competencia en el mercado de lámparas, donde las partes siguen compitiendo directamente. Tampoco hay muestras de que la competencia en el mercado de lámparas esté disminuyendo en el EEE ante la creciente presión de lámparas importadas del exterior y, sobre todo, ante la presencia directa de GE en el EEE —que reúne a Tungsram y Thorn—, el principal productor mundial, que controla cerca del 20 % del mercado del EEE, y de EDIL (la antigua Sylvania Europe, que ahora es una empresa independiente que ha alcanzado una significativa cuota de mercado —cerca del 10 %— en el EEE), junto con un gran número de pequeños y medianos fabricantes.

## 2. Cláusulas contractuales

- (19) La declaración de intenciones contiene una serie de cláusulas que también son restrictivas de la competencia:
- la cláusula de no competencia, que será aplicable durante todo el período de vigencia del acuerdo;
  - la obligación de las empresas matrices de comprar a EP la mayor parte de sus necesidades de vidrio con óxido de plomo;
  - la preferencia que se otorgará a las empresas matrices (en proporción a sus respectivas participaciones) en caso de escasez de capacidad y de oferta.

(1) De hecho, el sistema común de transporte se traduce en una ligera desventaja de Philips y en una ligera ventaja de Osram en cuanto a los costes, en % de toneladas/precio.

- (20) Todas las restricciones mencionadas en el punto 19 son accesorias a la creación y buen funcionamiento de la EP. A este respecto, se consideran subsumidas en la EP; por consiguiente, no van a ser examinadas con arreglo a lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 85 del Tratado y del apartado 1 del artículo 53 del Acuerdo EEE separadamente de la propia EP.

- La cláusula de no competencia es la expresión del compromiso a largo plazo de cada una de las empresas matrices con respecto a la otra y a la EP. Además, está limitada a las actividades en Europa. Así, por ejemplo, Osram Sylvania Inc. no sólo no tiene prohibido vender en el EEE a clientes antiguos o nuevos, sino que, además, en la práctica lo está haciendo.
- La obligación de las empresas matrices de comprar a la EP la mayor parte de sus necesidades de vidrio con óxido de plomo en Europa garantiza que el volumen de producción de la EP sea efectivo y rentable desde el punto de vista económico, aspecto que adquiere especial importancia por el hecho de que los hornos funcionan ininterrumpidamente. Tal uso de la capacidad productiva de la EP tiene como finalidad que ésta tenga seguridad en cuanto a costes, calidad y continuidad de los suministros de vidrio con óxido de plomo no sólo con respecto a las empresas matrices, sino también con respecto a terceros clientes. Asimismo, dado que un mayor uso de la capacidad productiva contribuirá a reducir el coste unitario de producción del vidrio con óxido de plomo, este compromiso interesa a las partes, puesto que obtendrán sus suministros a precio de coste.
- En cuanto a la preferencia que se concederá a las empresas matrices, aunque podría tener un efecto restrictivo, en caso de que el actual exceso de capacidad que registra el mercado de vidrio con óxido de plomo en el EEE evolucione hacia una situación de escasez, puede aceptarse como restricción accesorias, dado que la EP se crea para convertirse en el centro de producción interna en el EEE de las empresas matrices, que están invirtiendo recursos financieros a tal efecto. Todo centro de producción interna de vidrio con óxido de plomo da prioridad a la demanda del fabricante de lámparas al que pertenece, y sólo vende en el mercado libre la producción excedentaria no consumida por la empresa matriz. Ya se ha señalado que esta producción excedentaria es inevitable, dado el funcionamiento ininterrumpido de los hornos, y que, además, el coste de producción se reduce cuanto mayor es la utilización de la capacidad. A este respecto, la capacidad de la nueva planta será mayor que la antigua capacidad combinada de las partes en el EEE, y Philips y Osram han declarado que siempre les interesará que la EP suministre vidrio con óxido de plomo a terceras empresas en la mayor medida posible. Asimismo, han declarado que, en casos de

emergencia, (por ejemplo, avería del horno), la EP satisfará en la misma medida los compromisos adquiridos con las empresas matrices y los adquiridos con terceras empresas, en proporción a las cuotas vigentes antes de la emergencia.

- (21) Por lo general, las restricciones accesorias se aceptan durante un período de tiempo limitado. En este caso, estas restricciones se aceptarán como accesorias durante todo el período de duración de la exención concedida por la presente Decisión a la EP.

#### B. Repercusiones sobre el comercio entre Estados miembros y entre los Estados miembros y los países de la AELC

- (22) La EP afectará considerablemente al comercio entre Estados miembros y entre éstos y los países de la AELC en lo que respecta al vidrio con óxido de plomo, porque hace referencia a la fabricación en común de un producto que será vendido a lo largo y ancho del EEE y que, en su calidad de insumo intermedio, es muy importante para los fabricantes independientes de lámparas.

#### C. Conclusiones con respecto al apartado 1 del artículo 85 y al apartado 1 del artículo 53 del Acuerdo sobre el EEE

- (23) En conclusión, la creación de la EP entra en el ámbito de aplicación del apartado 1 del artículo 85 del Tratado y del apartado 1 del artículo 53 del Acuerdo EEE. Los efectos restrictivos sobre la competencia y el comercio entre los Estados miembros y entre éstos y los países de la AELC se consideran significativos, habida cuenta, especialmente, de la fuerte posición que ocupan las empresas matrices en el mercado de referencia.

#### D. Apartado 3 del artículo 85 del Tratado y del apartado 3 del artículo 53 del Acuerdo EEE

- (24) La declaración de intenciones notificada, en la medida en que entra en el ámbito de aplicación del apartado 1 del artículo 85 del Tratado y del apartado 1 del artículo 53 del Acuerdo EEE, reúne las condiciones para beneficiarse de una exención fijadas en el apartado 3 del artículo 85 del Tratado y en el apartado 3 del artículo 53 del Acuerdo EEE.

#### *Mejora de la producción o de la distribución*

- (25) Gracias a la EP se conseguirá racionalizar la producción, permitiendo a Osram cerrar sus instalaciones obsoletas de Berlín y a Philips redistribuir una parte de la producción distinta de la de vidrio con óxido de plomo de Lommel a otras instalaciones de vidrio del grupo Philips. La EP ofrecerá un alto grado de flexibilidad en lo que respecta a

cantidades y tipos de productos<sup>(1)</sup>, un menor riesgo de averías y una capacidad de producción notablemente superior a la que se obtenía combinando la capacidad de producción de las instalaciones de las empresas matrices en el EEE antes de la creación de la EP. Además, se reducirá el uso total de energía y habrá mejores perspectivas de desarrollar programas de ahorro de energía y de reducción de emisiones.

Además, las partes concentrarán sus actividades de I+D en los laboratorios de Philips, lo que les permitirá realizar ahorros y economías de escala y una concentración de esfuerzos para hacer frente adecuadamente al reto común que supone el desarrollo de materiales sin plomo.

- (26) Las partes han facilitado datos que estiman un ahorro anual de vidrio con óxido de plomo de [...] millones de florines neerlandeses ([...] millones de ecus) para Philips y de [...] millones de marcos alemanes ([...] millones de ecus) para Osram, más un ahorro en I+D estimado en [...] marcos alemanes ([...] millones de ecus) para Osram. Este ahorro se debe a una serie de factores: ampliación de la gama de producción, racionalización, reducción de los gastos generales, utilización flexible de los hornos, reducción de los costes de energía y medio ambiente, y puesta en común de las actividades de I+D sobre productos sustitutos del vidrio con óxido de plomo. La importancia relativa de estas cifras sólo se aprecia en su totalidad si se toma en consideración que el precio de mercado del vidrio con óxido de plomo se sitúa en torno a los 2,5 florines neerlandeses (1,16 ecus) por kg. Por lo tanto, el ahorro equivaldrá aproximadamente a 1 800 toneladas anuales de vidrio con óxido de plomo a precios de mercado, lo que representa cerca del 10% de la producción total anual de las partes antes de la creación de la EP, y cerca del 7% de su capacidad máxima de producción (26 000 toneladas anuales). Cabe señalar, como ejemplo, que este volumen supera ampliamente las necesidades anuales de vidrio con óxido de plomo del mayor fabricante independiente de lámparas del EEE.

#### *Consumidores*

- (27) La utilización de instalaciones más limpias traerá como resultado una menor contaminación ambiental; y por consiguiente, los consumidores se beneficiarán directa e indirectamente de menores efectos externos negativos. Este efecto beneficioso se verá considerablemente reforzado si, gracias a las actividades de I+D en este ámbito, se consigue desarrollar materiales sin plomo.

Además, las ventajas que desde el punto de vista del coste se derivarán de las citadas mejoras también beneficiarán a los consumidores, al producirse

<sup>(1)</sup> A este respecto, cabe señalar que la EP estará equipada con tres hornos y siete cadenas de producción, mientras que, en la actualidad, Philips cuenta con un horno y cuatro cadenas de producción dedicadas al vidrio con óxido de plomo para lámparas en Lommel y Osram, con un horno y dos cadenas de producción en Berlín.

una presión a la baja de los precios de lámparas, que han estado descendiendo continuamente como consecuencia, entre otras cosas, del desarrollo de nuevos tipos de lámparas más modernas y de la competencia que ejercen los países de Europa central y oriental.

#### *Carácter indispensable de las restricciones*

- (28) La EP es indispensable para lograr las mejoras en cuanto a racionalización, flexibilidad, ahorro de energía y de costes, puesta en común de las actividades de I+D y reducción de emisiones que se derivarán de la declaración de intenciones.

Una alternativa a la EP consistiría para Osram en construir una nueva instalación productora. Sin embargo, ello requeriría una inversión desproporcionadamente cuantiosa y arriesgada, a la vista del tiempo requerido para que la nueva instalación fuera operativa, y del dinero necesario no sólo para construirla sino también para instalar el equipo necesario para cumplir con los requisitos de protección del medio ambiente. En este sentido, la actual instalación de Philips puede ser adaptada mucho más rápidamente y, además, dispone de los equipos necesarios de protección del medio ambiente.

Otra alternativa a la EP consistiría para Osram en celebrar un acuerdo de suministro a largo plazo con Philips (y, posiblemente, con otros proveedores). Sin embargo, Osram ha declarado explícitamente que no está interesada en un acuerdo de esta índole, porque le situaría en una posición de clara dependencia. En cuanto a Philips, tal acuerdo no le proporcionaría la suficiente seguridad para decidirse a asumir en solitario las inversiones ahora realizadas, sobre todo si se tiene en cuenta el limitado volumen y la madurez del mercado. Por lo tanto, no se conseguirían las mejoras que se derivan de la creación de la EP. Si se optara por esta alternativa, habría una menor cantidad de vidrio con óxido de plomo disponible para terceras empresas que con la presencia de la EP, cuya capacidad será de hecho mayor que la antigua capacidad conjunta de las empresas matrices en el EEE.

En cuanto a la posibilidad de que Osram se abasteciera a través de las instalaciones de Sylvania en Estados Unidos, basta con señalar que la capacidad de Osram Sylvania en Estados Unidos para mantener existencias no es suficiente como para cubrir todas las necesidades de vidrio con óxido de plomo de Osram en Europa.

#### *Mantenimiento de la competencia*

- (29) En lo que respecta a la disponibilidad de vidrio con óxido de plomo, los fabricantes europeos de lámparas, en general, y los fabricantes independientes que no cuentan con su propia fuente interna de suministro, en particular, no tienen dificultades para encargar componentes de vidrio con óxido de plomo a la medida de sus necesidades, no sólo a los actuales proveedores de la Comunidad (como

GB Glass y Telux Spezialglas) sino también a otros proveedores reales y potenciales no europeos. Como ya se ha señalado, los primeros son Tungsram y GE, Slovenské Závody Technické Skla, Toshiba e incluso Osram Sylvania, que no tiene prohibido vender en la Comunidad, y los segundos, Krosno y Tesla. Todos ellos tienen una notable capacidad de producción de reserva.

Además, algunos de estos fabricantes independientes de lámparas han declarado que, básicamente, adoptan sus decisiones sobre el abastecimiento de vidrio con óxido de plomo en función de las fluctuaciones de los tipos de cambio de las monedas correspondientes.

Por consiguiente, ante la situación de exceso de capacidad productiva de vidrio con óxido de plomo que prevalece tanto en la Comunidad como en otras zonas del mundo — por lo menos Estados Unidos—, se concluye que le EP no limita significativamente la continuidad del suministro a largo plazo, a partir de distintas fuentes alternativas, a terceras empresas, especialmente a los fabricantes de lámparas que no tienen su propia fuente interna de suministro.

- (30) Por último, en el supuesto de que la EP tenga éxito en el desarrollo de productos sustitutivos sin plomo, el hecho de que haya otros fabricantes de lámparas o de vidrio activos, y que, incluso, disfrutan de patentes en este área, asegura que, en el futuro, existirán diversas fuentes alternativas del suministro.

#### *Conclusión*

- (31) Se concluye, por lo tanto, que se cumplen los cuatro requisitos para la concesión de una exención individual respecto de la creación de la empresa en participación, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 85 del Tratado y en el apartado 3 del artículo 53 del Acuerdo EEE.

#### *E. Duración de la exención*

- (32) En virtud de lo dispuesto en el artículo 8 del Reglamento nº 17, toda decisión de aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado (y de conformidad con el Protocolo 21 del Acuerdo EEE en lo que respecta al apartado 3 del artículo 53 del Acuerdo EEE) se concederá para un período determinado. Además, a tenor de lo dispuesto en el artículo 6 del Reglamento nº 17, la fecha a partir de la cual surtirá efecto una decisión no podrá ser anterior a la fecha de notificación. Por consiguiente, la presente Decisión surtirá efecto desde la fecha en la que se efectuó la notificación —es decir, el 3 de marzo de 1992— hasta el 2 de marzo del 2002, en lo que respecta a la creación de la empresa en participación entre Philips y Osram. Esto permitirá a la Comisión revisar el caso una vez transcurrido un período de tiempo razonablemente largo como para que puedan materializarse los beneficios que se espera obtener gracias a la EP,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

De conformidad con el apartado 3 del artículo 85 del Tratado CE y el apartado 3 del artículo 53 del Acuerdo EEE, las disposiciones del apartado 1 del artículo 85 del Tratado y del apartado 1 del artículo 53 del Acuerdo EEE se declaran inaplicables, desde el 3 de marzo de 1992 hasta el 2 de marzo del 2002, a la empresa en participación que han previsto crear Philips Lighting Holding BV y Osram GmbH conforme a la declaración de intenciones notificada a la Comisión, por Philips International BV y Osram GmbH.

*Artículo 2*

La obligación para las empresas Philips Lighting Holding BV y Osram GmbH de no competir entre sí, la obligación de comprar a la empresa en participación la mayor parte del volumen de fabricación que necesitan en Europa y la preferencia que se otorgará a las empresas matrices deben ser consideradas como restricciones accesorias a la crea-

ción de la empresa en participación durante el período de vigencia de la exención a que se refiere en el artículo 1.

*Artículo 3*

Los destinatarios de la presente Decisión serán:

- Philips Lighting Holding BV  
c/o Philips International BV  
Corporate Legal Department  
Building VO-1  
Groenewoudseweg 1, P.O. Box 218  
NL-5600 MD Eindhoven,
- Osram GmbH  
Rechtsabteilung  
Wittelsbacherplatz 2  
D-80333 Munich 2.

Hecho en Bruselas, el 21 de diciembre de 1994.

*Por la Comisión*

Karel VAN MIERT

*Miembro de la Comisión*

## DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 21 de diciembre de 1994

relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado CE (IV/32.948 — IV/34.590: Tretorn y otros)

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

(Texto pertinente a los fines del EEE)

(94/987/CE)

## LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento nº 17 del Consejo, de 6 de febrero de 1962, primer Reglamento de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado <sup>(1)</sup>, cuya última modificación la constituye el Acta de Adhesión de España y de Portugal, y, en particular, su artículo 3 y el apartado 2 de su artículo 15,

Vista la decisión de la Comisión, de 14 de mayo de 1993, de incoar un procedimiento relativo a este asunto,

Después de haber dado a las empresas interesadas la oportunidad de dar a conocer sus observaciones acerca de las objeciones planteadas por la Comisión, de acuerdo con el apartado 1 del artículo 19 del Reglamento nº 17 y con el Reglamento nº 99/63/CE de la Comisión, de 25 de julio de 1963, relativo a las audiencias previstas en los apartados 1 y 2 del artículo 19 del Reglamento nº 17 del Consejo <sup>(2)</sup>,

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

Considerando lo que sigue:

## A. HECHOS

## I. LAS PARTES

(1) Tretorn AB (en lo sucesivo, «Tretorn AB») es una empresa industrial sueca, que opera en el mercado comunitario de pelotas de tenis a través de su filial TRETORN Sport Ltd, Irlanda. En 1991, su facturación rondó los 16,5 millones de ecus.

(2) Tretorn Sport Ltd (en lo sucesivo, «Tretorn») es una filial de Tretorn AB que se dedica a la fabrica-

ción de pelotas de tenis. Su volumen de negocios ascendió en 1992 a unos ... <sup>(3)</sup> millones de ecus.

(3) Formula Sport International Ltd (en lo sucesivo, «Formula») fue el distribuidor exclusivo de Tretorn en el Reino Unido hasta 1989.

(4) Fabra SPA (en lo sucesivo, «Fabra») fue el distribuidor exclusivo de Tretorn en Italia hasta mediados de 1993.

(5) Tenimport SA (en lo sucesivo, «Tenimport») fue el distribuidor exclusivo de Tretorn en Bélgica.

(6) Zürcher AG (en lo sucesivo «Zürcher») es el distribuidor exclusivo de Tretorn en Suiza.

(7) Van Megen Tennis BV (en lo sucesivo «Van Megen») es el distribuidor exclusivo de Tretorn en los Países Bajos.

## II. EL MERCADO DE PELOTAS DE TENIS

(8) Se trata de un mercado oligopolístico. Cuatro productores controlan la mayoría (aproximadamente el 80 %) del mercado comunitario de pelotas de primera calidad.

— Dunlop Slazenger International: 39 %  
(Dunlop 28 %, Slazenger 11 %),

— Dunlop France: 19 %

— Penn: 16 %

— Tretorn: 11 %

Estas cifras corresponden a los cálculos de Dunlop Slazenger International (1986). [Véase Decisión 92/261/CEE de la Comisión <sup>(4)</sup>]. La Comisión no tiene motivos para pensar que haya habido algún cam-

<sup>(1)</sup> DO nº 13 de 21. 2. 1962, p. 204/62.

<sup>(2)</sup> DO nº 127 de 20. 8. 1963, p. 2268/63.

<sup>(3)</sup> En el texto de la presente Decisión destinado a la publicación se ha omitido determinada información, con arreglo a lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 21 del Reglamento nº 17 sobre la no revelación de secretos comerciales.

<sup>(4)</sup> DO nº L 131 de 16. 5. 1992, p. 32.

bio desde entonces. Las ventas de Tretorn se realizan principalmente en Europa.

- (9) Según los productores, no hay grandes trabas tecnológicas de acceso al mercado. Los obstáculos son de tipo económico. Cabe destacar los volúmenes de producción necesarios para alcanzar la rentabilidad y la presencia en el mercado de un pequeño número de empresas bien arraigadas que gozan de fidelidad a su marca, respaldada por el patrocinio de importantes acontecimientos, así como por la práctica de que las asociaciones nacionales otorguen el estatus de «pelota oficial» a determinadas marcas.

- (10) Aunque las «pelotas de primera calidad» técnicamente son totalmente intercambiables, la fidelidad a la marca hace que el grado de sustitución sea mucho menor de lo que cabría esperar. Además, la elasticidad precio cruzada de la demanda es reducida.

### III. SISTEMA DE DISTRIBUCIÓN DE TRETORN

- (11) Tretorn AB utiliza sus propias filiales para la distribución en Alemania y Dinamarca. En otros Estados miembros, Tretorn AB o su filial, Tretorn, han creado una red de distribuidores exclusivos.

### IV. FUNDAMENTO DE LA OBJECCIÓN

- (12) A raíz de la información recibida, la Comisión llevó a cabo investigaciones en las instalaciones de varias empresas de pelotas de tenis, entre las que figuraron las de Tretorn, en las que descubrió documentos y correspondencia que demuestran que Tretorn creó barreras efectivas a las importaciones paralelas de sus productos en el interior de la Comunidad.

### V. PROHIBICIÓN GENERAL DE EXPORTACIÓN Y BARRERAS CREADAS POR TRETORN CONTRA LAS IMPORTACIONES PARALELAS

- (13) Como mínimo desde 1987, Tretorn ha erigido, en concertación con sus distribuidores exclusivos dentro y fuera de la Comunidad, una prohibición de exportación en su red de distribución exclusiva y ha creado varios mecanismos encaminados a la aplicación y el refuerzo de esta prohibición.
- (14) Los mecanismos consistieron en: notificación sistemática e investigación de los casos de importaciones paralelas, marcado de los productos para indentificar el origen de las importaciones paralelas, suspensión de los suministros a mercados específicos con objeto de impedir posibles importaciones paralelas.
- (15) A grandes rasgos, la intención de Tretorn de aplicar las anteriores medidas ha quedado demostrada merced a un fax de Tretorn AB a Zürcher, su

distribuidor suizo, de fecha 6 de junio de 1989. En él, Tretorn AB afirmaba:

«...nuestra divisa es proteger todos y cada unos de nuestros distribuidores de las importaciones de mercados grises. También hemos...aplicado muchos controles, diseñado nuevos embalajes, rechazado varios pedidos, con objeto de reducir en lo posible este mercado gris...siempre estamos dispuestos a prestar atención a nuevas ideas y propuestas relacionadas con la manera de zanjar este asunto.»

#### 1. Prohibición a la exportación

- (16) De varios documentos se desprende que existía un acuerdo o una práctica concertada entre Tretorn y su distribuidor en el Reino Unido para impedir el suministro en el Reino Unido a cualquier distribuidor que pudiera realizar exportaciones paralelas.
- (17) En un télex de fecha 13 de febrero de 1987 a Formula, Tretorn prohibió explícitamente a Formula que realizara suministros a Newitt Ltd (en lo sucesivo, «Newitt»), de York. Tretorn informó asimismo a Formula de que Dunlop Slazenger International (en lo sucesivo, «DSI») había dejado de tener relaciones comerciales con Newitt y había reducido las que mantenía con JJB (otro posible exportador paralelo, aunque menor).
- (18) Se volvió a citar a Newitt, junto con JJB, a una reunión entre Tretorn y Formula en Wellebourne, el 18 de febrero de 1987. Tretorn afirmó que la relación entre Formula y Tretorn corría peligro si las pelotas suministradas a Formula se exportaban de manera paralela a otros países europeos. Formula se comprometió a no realizar envíos a ningún cliente que los exportara.
- (19) En un fax de 17 de abril de 1987, Tretorn informó a Formula de que se habían decubierto pelotas baratas en ciertas tiendas paralelas de minoristas de Suiza. De acuerdo con los códigos de fecha, iban todas dirigidas a Formula. En una carta de 6 de mayo de 1987, Formula aseguró a Tretorn que no volvería a enviar suministros a través de Newitt.
- (20) El hecho de que la prohibición de las exportaciones se debe a un acuerdo entre Tretorn y sus distribuidores, y no al resultado de una iniciativa unilateral de Tretorn, queda parcialmente patente en la siguiente correspondencia: carta de 7 de noviembre de 1986 de Formula a Newitt, nuevo télex de 20 de enero de 1987 de Formula a Newitt, cartas de 6 de mayo de 1987 y 11 de mayo de 1987 de Formula a Tretorn.

En la carta de 7 de noviembre de 1986, Formula informaba a Newitt de que su «principal objetivo

es entrar en el mercado británico, no buscar activamente clientes para la exportación, ya que eso podría perjudicar a la actual red de Tretorn».

En el télex de 20 de enero de 1987, Formula informó a Newitt de que su acuerdo de distribución con Tretorn AB prohibía las exportaciones a «ciertos países europeos» y sugería que Newitt «clarificara cualquier posible actividad de exportación». En estos casos, Formula «hará envíos directos, en su caso, a los países que no compiten con la red de distribución establecida por Tretorn».

En su carta de 11 de mayo de 1987, Formula señaló a Tretorn que se había aceptado un pedido de Newitt supeditado a que las pelotas se revendieran únicamente en el mercado británico. La factura de Formula especificaba «para su reventa exclusivamente en el territorio británico». En la misma carta, Formula prometía no realizar más suministros a Newitt.

- (21) A pesar de estas promesas de Formula, que constituyen una prueba de su participación en el acuerdo de prohibición de la exportación, Tretorn no confiaba en que no volviera a realizar ventas a Newitt, por lo que realizó gestiones para recurrir a otro distribuidor británico (nota interna de Tretorn de 11 de mayo de 1987).

## 2. Información e investigación de las importaciones paralelas

- (22) Tretorn o su red de distribución informaron sobre la existencia de importadores paralelos cuando dispusieron de pruebas de este tipo de importaciones.
- (23) Se hace referencia respectivamente a los fax de 6 de junio de 1989 y 17 de abril de 1987, mencionados en los anteriores considerandos 15 y 19.
- (24) En julio de 1987, Van Megen informó a Tretorn de que sus pelotas «volvían a aparecer» en los Países Bajos. Tretorn solicitó a Van Megen que le comunicara el número de código, para poder descubrir «que país ha realizado el envío» (fax de Tretorn a Tretorn AB, de fecha 16 de julio de 1987).
- (25) En una nota interna de Tretorn de 20 de junio de 1988, se afirmaba que Van Megen recibía importaciones paralelas de dos fuentes diferentes. Esperaba obtener los códigos de las fechas.
- (26) En un fax de 15 de noviembre de 1988, Fabra informó a Tretorn de que habían descubierto a un importador paralelo de Italia, al haber obtenido Fabra una factura de un cliente que compró una caja de pelotas a un importador paralelo. En él se solicitaban los comentarios de Tretorn, que envió su respuesta mediante fax de 21 de noviembre de 1988, en la que pedía información acerca del tipo de embalaje y el embarque de origen. En un télex de 24 de noviembre de 1988, Fabra respondió a estas preguntas.
- (27) En un télex de 5 de diciembre de 1988, Fabra comunicó a Tretorn el nombre de otro importador paralelo italiano.
- (28) En un fax de 10 de enero de 1989, la filial alemana de Tretorn AB comunicó que un «exportador alemán» había tratado de adquirir pelotas Tretorn, que dicha filial se negó a vender. El exportador expresó su intención de adquirir directamente las pelotas Tretorn en los EE. UU. Tretorn Germany informó de ello a Tretorn AB, pidiéndole que se lo comunicara a Tretorn y a Tretorn USA, con objeto de impedir que vendieran a este supuesto exportador paralelo.
- (29) Las actas de una reunión celebrada el 22 de febrero de 1989 entre Fabra y Tretorn refelejaban la inquietud de Fabra acerca de las cancelaciones debidas a importaciones paralelas. Se decidió que Fabra informara inmediatamente a Tretorn de cualquier empeoramiento de la situación.
- (30) En un fax de 27 de febrero de 1989, Tenimport informó a Tretorn de que se realizaban exportaciones paralelas a Italia a través de Bélgica y expresó su inquietud acerca de los precios considerablemente reducidos que practicaba Tretorn con otros distribuidores.
- (31) A raíz del fax de Tenimport de 27 de febrero de 1989, Tretorn pidió, en un télex de 28 de febrero de 1989, información a Fabra acerca del importador paralelo. En el télex se afirmaba que Tretorn seguía de cerca la situación con objeto de velar por que el importador paralelo no recibiera pelotas importadas de manera paralela. En un fax de Fabra a Tretorn enviado el mismo día, Fabra replica que no han logrado descubrir al importador paralelo, por lo que Fabra solicita más información.
- (32) En un fax de 21 de marzo de 1989, Fabra mencionaba y daba la dirección en Francia de un llamado «paralelo», solicitando una investigación al respecto.
- (33) En las actas de una reunión celebrada el 5 de abril de 1989 se afirma que «los dos partes están inquietas acerca de las... paralelas» y Tretorn acuerda compartir con Fabra los costes de una investigación para averiguar cuál de sus clientes de Francia realiza exportaciones a Italia.
- (34) En un fax de 6 de junio de 1989, Tretorn AB se quejaba a su filial alemana de que las pelotas destinadas al ejército norteamericano de Alemania

acabaran en Suiza, lo que causaba «graves problemas» a Tretorn y a su distribuidor en Suiza. Al tiempo que se informaba a la filial alemana de Tretorn del fin de la contribución de Tretorn AB a la comercialización de estas pelotas, el Sr. Alven solicitaba que se realizaran investigaciones para descubrir «cómo había sucedido eso» y estudiar qué pasos debían darse.

### 3. Mercado de productos

- (35) Las pruebas de que dispone la Comisión indican que Tretorn marcaba sus pelotas de tenis con códigos de fecha, con objeto de poder seguirles la pista hasta descubrir el origen de las importaciones paralelas. En la correspondencia de Tretorn abundan las referencias a dichos códigos y a su utilización. Además, Tretorn reconoce haber utilizado diferentes embalajes con el fin de restar interés a las exportaciones paralelas.
- (36) En una carta de 13 de abril de 1987, Zürcher comunicó a Tretorn casos de importaciones paralelas en Suiza, dándole los códigos de fecha precisos y pidiéndole que hiciera algo al respecto.
- (37) En un fax de 17 de abril de 1987, Tretorn señaló a Formula que los códigos de fecha sobre las pelotas que se habían importado de manera paralela en Suiza mostraban que procedían de un envío hecho a Formula.
- (38) En un fax de 15 de mayo de 1987, Tretorn informó a Formula de que los códigos de fecha mostraban con claridad que las pelotas que se le enviaban acababan en Suiza merced a importaciones paralelas, de lo que concluía que Formula era responsable de haber realizado ventas a Newitt.
- (39) Las actas de una reunión celebrada el 6 de octubre de 1988 entre Tretorn y Fabra reflejan que Tretorn tenía la intención de colocar una etiqueta en las cajas de pelotas en la que se especificaría que Fabra era el distribuidor de Tretorn. En ellas se afirma que este dispositivo permitiría que los vendedores de Fabra descubrieran las importaciones paralelas llevadas a cabo por los minoristas.
- (40) En una carta de 17 de marzo de 1989, Fabra dio a Tretorn datos acerca de los códigos que figuraban sobre las cajas de pelotas vendidas por los importadores paralelos con la clara intención de determinar el origen de las pelotas.
- (41) En un memorándum interno de Tretorn de 17 de abril de 1989, se afirmaba que el color del embalaje de las pelotas Tretorn destinadas al mercado norteamericano se había modificado, para que no coincidiera con el de las pelotas encaminadas al mercado europeo. Con todo, Tretorn no consideraba que eso fuera a «aliviar el problema» de las

reexportaciones de pelotas de los EE. UU a Europa, que habían aumentado hasta alcanzar «unas cifras que carecen de precedentes, pese a todos los esfuerzos por controlar o detener este fenómeno por parte de nuestros colegas norteamericanos».

- (42) El fax de 6 de junio de 1989, citado en el considerando 15, hace referencia al diseño de nuevos embalajes como medio de impedir las importaciones paralelas.
- (43) Asimismo, en un estudio de mercado sin fechar (probablemente de principios de 1988), Tretorn afirma que uno de los tipos de pelotas se venderá en tubos en Italia, de cara a combatir las importaciones paralelas de Francia.

En un memorándum interno de 23 de agosto de 1988, Tretorn contempló asimismo la posibilidad de cambiar los nombres de las pelotas exportadas a los EE. UU, con objeto de dificultar su reexportación a Europa. Con todo, se considera que «a juzgar por nuestra experiencia en Suiza, con ello no se zanjaría el problema».

### 4. Suspensión de los suministros para impedir las importaciones paralelas

- (44) Con firma Tretorn en el fax de 6 de agosto de 1989, citado en el anterior considerando 15, esta empresa o sus distribuidores suspendieron sus suministros a diferentes mercados con objeto de impedir importaciones paralelas.
- (45) Se hace referencia a las cartas de 6 y 11 de mayo de 1987, mencionadas en los considerandos 19 y 20, y al fax de 10 de enero de 1989, citado en el considerando 28.
- (46) En un memorándum interno de Tretorn de fecha de 23 de agosto de 1988, se recomienda la suspensión de los suministros al mercado norteamericano, dado que Tretorn USA era incapaz de impedir la reexportación. Las pelotas enviadas a los EE. UU reaparecían, merced a importaciones paralelas, en Suiza y en los Países Bajos. Las pelotas norteamericanas se vendían a la mitad de precio que las pelotas comercializadas en Suiza por el distribuidor de dicho país, Zürcher.
- (47) En un memorándum interno de 2 de noviembre de 1988, se afirma que Tretorn USA se volvía a comprometer a hacer todo lo posible para impedir las exportaciones paralelas desde los EE. UU. Se informaba a Tretorn de que habían detenido un envío desde San Diego la semana anterior.
- (48) En el mismo memorándum de 2 de noviembre de 1988, Tretorn afirma que se había tomado la decisión de detener los envíos al mercado nortea-

americano si en primavera de 1989 las importaciones paralelas seguían planteado «graves problemas».

- (49) En un fax de 6 de febrero de 1989 de Tretorn a Fabra, en el que se comunicaban las actas de una reunión entre ambas partes, se afirma que Fabra tiene ciertos problemas relacionados con «importaciones grises» procedentes de Francia y que Tretorn haría lo posible por suspender dichas importaciones. El memorándum de Tretorn a Fabra de 22 de febrero de 1989 deja claro que los envíos a Francia se suspendieron en febrero y marzo de 1989, mientras se investigaban las importaciones paralelas. Tretorn afirma que la suspensión garantiza que no se producirán nuevas importaciones paralelas.
- (50) En un memorándum interno de 17 de abril de 1989, Tretorn sugirió la suspensión inmediata de los suministros a empresas de venta por correspondencia y a ciertas cadenas importantes de los EE. UU. con objeto de impedir las importaciones paralelas en Europa.

## B. FUNDAMENTOS DE DERECHO

### I. APARTADO 1 DEL ARTÍCULO 85

- (51) La prohibición general de exportación y las trabas creadas por Tretorn <sup>(1)</sup> a las importaciones paralelas de sus productos, comentadas en los apartados anteriores, no deberían considerarse resultado de iniciativas unilaterales por su parte, sino parte integrante, aunque tácita, de sus acuerdos de distribución o venta, o resultado de iniciativas concertadas de Tretorn y de sus distribuidores.

La prohibición general de exportación y las barreras han tenido por objeto y efecto directo la restricción de la competencia, lo que ha afectado al comercio entre Estados miembros y compartimentado el mercado común. Esto constituye de hecho una obstrucción a la instauración de un objetivo fundamental del Tratado, la integración del mercado común. También permite a Tretorn y a sus distribuidores llevar a cabo una política de precios diferenciada.

#### A. Acuerdos, prácticas concertadas y restricciones de la competencia

##### 1. Prohibición general de las exportaciones (Considerandos 15 y 16 a 21)

- (52) El fax de 6 de junio de 1989 de Tretorn a Zürcher y la correspondencia entre Tretorn y Formula, en

(1) En aras de la simplificación, por «Tretorn» debe entenderse, en esta parte de la Decisión, cualquiera de las empresas del grupo (Tretorn Sports Ltd, Tretorn AB, ...).

particular, revelan que Tretorn, en colaboración con su distribuidor exclusivo en el Reino Unido, había creado un sistema de distribución que le granjeaba una protección territorial absoluta y, por consiguiente, se proponía eliminar cualquier actividad comercial paralela.

Ello muestra:

- que los acuerdos de distribución exclusiva de Tretorn contienen una cláusula táctica por la que Tretorn se compromete a dar una protección territorial completa a sus distribuidores;
  - que los acuerdos de venta entre Tretorn y sus minoristas y distribuidores contienen una cláusula táctica, por la que se les prohíbe exportar o realizar suministros a cualquier empresa que pudiera exportar dichas ventas.
- (53) El fax mencionado en el considerando 52 indica que ese acuerdo o práctica concertada tiene por objeto «proteger a todos y cada uno de los distribuidores de las importaciones». Como se señala antes, hay un distribuidor exclusivo de Tretorn en todos los Estados miembros, salvo Alemania y Dinamarca, donde Tretorn recurre a sus propias filiales para la distribución.

- (54) La determinación de Tretorn de aplicar su propia política queda reflejada en las actas de una reunión entre Tretorn y Formula Sport celebrada el 18 de febrero de 1987 (véase considerando 18).

- (55) Es obvio que esta política no la siguió sólo Tretorn, sino también en particular el distribuido británico (véase el considerando 20).

- (56) Estos acuerdos o prácticas concertadas entre Tretorn y sus distribuidores exclusivos para impedir las actividades comerciales paralelas y supervisar su aplicación están explícitamente prohibidos por el apartado 1 del artículo 85.

##### 2. Información e investigación de importaciones paralelas (considerandos 15 y 22 a 34)

- (57) La política de Tretorn de impedir las importaciones paralelas la complementaban sus distribuidores al informar a Tretorn de los casos de importaciones paralelas.

- (58) Este sistema de información e investigación, encaminado a detectar los importadores paralelos e impedir que se les realizaran suministros, es claramente una práctica concertada entre Tretorn y sus distribuidores contraria a lo dispuesto por el apartado 1 del artículo 85.

### 3. *Marcado de productos (considerandos 15 y 35 a 43)*

- (59) El mercado de productos constituyó parte integrante de la política de Tretorn de impedir las importaciones paralelas. Las pelotas se marcaban con códigos de fecha y/o etiquetas de cada distribuidor exclusivo, con el objetivo preciso de descubrir el origen de las importaciones paralelas.
- (60) Es obvio que los distribuidores de Tretorn recurrieron a este sistema de marcado al notificar la existencia de importadores paralelos.
- (61) Este sistema de mercado de producto también constituye un acuerdo o práctica concertada encaminada a llevar a la práctica y reforzar la prohibición del comercio paralelo, protegiendo así a los distribuidores de Tretorn, contrarios a lo dispuesto por el apartado 1 del artículo 85.

### 4. *Suspensión de los suministros (considerandos 15 y 44 a 50)*

- (62) Como se demuestra en los considerandos 44 a 50, Tretorn suspendió sus suministros a diferentes mercados con objeto de impedir las importaciones paralelas.
- (63) Es obvio que la suspensión de los suministros se realizó en coordinación con los distribuidores de Tretorn, que solicitaron a dicha empresa que tomara medidas cuando surgieran casos de importaciones paralelas en sus mercados. Dichas medidas constituyen claros ejemplos de prácticas concertadas contrarias a los dispuestos por el apartado 1 del artículo 85.

### B. *Repercusión sobre los intercambios entre Estados miembros*

- (64) La prohibición de realizar exportaciones que contienen los acuerdos de distribución de Tretorn tiene como objetivo directa la restricción del comercio entre Estados miembros. La prohibición es de tipo general y afecta a los intercambios comerciales en toda la Comunidad, ya que Tretorn tiene distribuidores o filiales en casi todos los países comunitarios, lo que conlleva una compartimentación del mercado común.
- (65) El hecho de que Tretorn impidiera las exportaciones paralelas de la Comunidad a Suiza significó que Tretorn era la única empresa que podía suministrar sus productos al mercado suizo a través de su distribuidor Zürcher, mientras que otros exportadores de la Comunidad quedaban excluidos de dichas actividades. La obstrucción de las exportaciones paralelas de la Comunidad a Suiza afectó al comercio entre Estados miembros, ya que impidió a los distribuidores suizos comprar en un Estado miembro y reexportar a un otro.

Tretorn sostiene en sus respuestas que estos hechos son poco verosímiles, ya que la probabilidad de reexportación no es la misma, puesto que los precios de las pelotas de tenis en Suiza son en principio entre un 15 y 20 % superiores a los de la Comunidad.

Esta afirmación queda rebatida por la probabilidad de que, en ausencia de prácticas restrictivas, los concesionarios suizos compren pelotas a los precios comunitarios más bajos y las revendan, sin llegar a enviarlas físicamente a Suiza, en los Estados miembros en que los precios son superiores.

El efecto de las prácticas restrictivas es de mantener diferencias de precios entre los Estados miembros.

- (66) La prohibición de Tretorn de realizar exportaciones paralelas de los EE. UU y a Suiza también tuvo una repercusión considerable en el comercio entre Estados miembros, ya que la estructura de precios en Europa y en los EE. UU hacía muy probable la reexportación a la Comunidad.

### C. *Principales elementos de la posición de Tretorn y de sus distribuidores*

- (67) Sólo Tretorn, Tenimport y Van Megen respondieron al pliego de cargos. Formula quebró, Zürcher consideró que no era aplicable el Tratado y Fabra no contestó. El 16 de noviembre de 1993 se celebró una audiencia.
- (68) En las respuestas escritas y orales al pliego de cargos, Tretorn niega haber tenido la intención de impedir la importación o exportación paralela o haber tomado cualquier medida a tal efecto. Tretorn afirma que, incluso aunque algunos de estos documentos parezcan indicar que Tretorn trataba de impedir las actividades comerciales paralelas, en realidad tenían por objeto llegar a acuerdos tácitos con los distribuidores y que nunca se llegó a tomar ninguna medida. Además, Tretorn sostiene que fueron los distribuidores quienes tomaron las iniciativas que motivaron los comportamientos incriminados.

Estos argumentos son inaceptables.

En primer lugar, los documentos citados en los considerandos 13 a 50 demuestran que Tretorn tomó varias medidas encaminadas a crear barreras, con objeto de reforzar su política de impedir importaciones o exportaciones paralelas, y que incluso llegó a adoptar sanciones contra una de sus propias filiales por haber realizado ventas a un exportador paralelo.

En cuanto a las intenciones de Tretorn, su correspondencia con sus distribuidores, así como sus propios documentos internos, no apoyan la conclusión de que las medidas tomadas estuvieran encaminadas meramente a satisfacer las demandas de los distribuidores.

Incluso suponiendo que Tretorn no hubiera tomado medidas destinadas a impedir las importaciones o exportaciones paralelas, el sistema de distribución organizado con sus distribuidores motivó una compartimentación del mercado común de pelotas de tenis Tretorn, y las barreras creadas tuvieron por efecto incitar a los distribuidores a impedir las actividades comerciales paralelas. En su respuesta, la propia Tretorn lo reconoce.

Tretorn afirma asimismo que, en lo que respecta a Formula, la razón que le impulsó a impedir que vendiera a exportadores paralelos fueron sus malos resultados en su territorio británico. Aunque esto fuera cierto, no puede constituir una justificación. Además, no le corresponde a la Comisión evaluar los resultados de los distribuidores de Tretorn. La correspondencia entre Tretorn y Formula (véanse los considerandos 16 a 21) demuestra claramente que el objetivo de impedir las exportaciones paralelas era evitar el desmantelamiento del cerrado sistema de distribución de Tretorn en otros países.

Por último, Tretorn alega haber realizado entregas directas a concesionarios de los que sabía que eran importadores paralelos. Incluso aunque eso fuera cierto, no altera en nada el hecho de que otros impedimentos a las exportaciones o importaciones paralelas creados por Tretorn constituyan una infracción.

#### *Tenimport*

- (69) Tenimport señala que el fax a que hace referencia (véase el considerando 30) la Comisión debe interpretarse en su contexto. Tenimport consideraba que Tretorn le facturaba los precios más elevados, de modo que el objeto de dicho fax no era impedir las importaciones paralelas, sino pedir a Tretorn que explicara por qué algunos concesionarios podían beneficiarse de precios mucho más reducidos.

Aunque esta interpretación del texto del citado fax fuera correcta, ello no obsta para que la información comunicada por Tenimport haya provocado la adopción de medidas por Tretorn y Fabra destinadas a eliminar esta fuente de importaciones paralelas (véase el considerando 31). Al tener el comportamiento de Tenimport el efecto, aunque no deliberado, de restringir la competencia y compartimentar el mercado común, constituyó una vulneración del apartado 1 del artículo 85.

#### *Van Megen*

- (70) Van Megen explicó que su propósito al comunicar los códigos de fecha a Tretorn no era impedir las importaciones paralelas, sino comprobar que Tretorn no realizaba suministros directos en su territorio. Declara realizar suministros a empresas de las que sabe que son exportadores paralelos.

Incluso aunque la interpretación de Van Megen fuera correcta, no es menos cierto que la información se facilitó en el contexto de la prohibición de las exportaciones paralelas, de la que Van Megen estaba perfectamente al corriente, y que participó activamente en la determinación del origen de las importaciones paralelas, con objeto de suspenderlas (véanse los considerandos 24 a 25).

## II. REGLAMENTO (CEE) Nº 1983/83

- (71) El artículo 1 del Reglamento (CEE) nº 1983/83 de la Comisión <sup>(1)</sup> establece que los acuerdos de distribución exclusiva pueden acogerse a grandes rasgos a la exención de la prohibición fijada en el apartado 1 del artículo 85 si cumplen las condiciones establecidas en dicho Reglamento.

No obstante, los acuerdos de distribución exclusiva concluidos por Tretorn no pueden acogerse a esta exención por categorías, ya que contienen una cláusula táctica por la que se concede una protección territorial absoluta a sus distribuidores. La aplicación de estos acuerdos conllevó asimismo, como se ha indicado más arriba, la realización de prácticas concertadas o acuerdos para impedir importaciones paralelas. Por ambas razones los acuerdos quedan sometidos a lo dispuesto en la letra d) del artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 1983/83.

## III. APARTADO 3 DEL ARTÍCULO 85

- (72) Los acuerdos de distribución de Tretorn no se notificaron a la Comisión y, por consiguiente, no pueden acogerse a una exención individual. Incluso de haber sido así, los acuerdos no habrían podido acogerse a una exención, debido a las prohibiciones de exportar que implican y que no son indispensables para el buen funcionamiento del sistema de distribución de Tretorn.

## IV. ARTÍCULO 3 DEL REGLAMENTO Nº 17

- (73) De acuerdo con el apartado 1 del artículo 3 del Reglamento nº 17, la Comisión puede, en caso de que descubra una infracción del artículo 85, exigir mediante una decisión que las empresas en cuestión cesen de cometer tal infracción.
- (74) Se requiere a Tretorn, siempre y cuando todavía no lo haya hecho, que cese de practicar las prohibiciones de exportación contenidas en sus acuerdos de ventas, así como la protección territorial absoluta implícita en su sistema de distribución. Asimismo, se debe exigir a Tretorn y sus citados distribuidores exclusivos que siguen en activo, es decir, Tenimport, Zürcher y Van Megen, que abandonen las diferentes prácticas concertadas descritas en los apartados 13 a 50.

(1) DO nº L 173 de 30. 6. 1983, p. 1.

V. APARTADO 2 DEL ARTÍCULO 15 DEL  
REGLAMENTO Nº 17

- (75) De acuerdo con la letra a) del apartado 2 del artículo 15 del Reglamento 17, la Comisión, mediante Decisión, puede imponer multas de 1 000 a 1 000 000 de ecus o por un importe superior, pero que no supere el 10% del volumen de negocios del ejercicio financiero anterior, a las empresas que, bien intencionalmente o por negligencia, violen el artículo 85. Al fijar el importe de la multa, se tendrán cuenta tanto la gravedad como la duración de la infracción.
- (76) Tretorn tenía que estar al corriente de que la prohibición de exportación que implican sus acuerdos de distribución y en sus condiciones de venta infringían el apartado 1 del artículo 85, y de que la jurisprudencia del Tribunal de Justicia y la práctica de la Comisión siempre han considerado este tipo de prohibiciones como infracciones particularmente graves. Tretorn y sus distribuidores tenían que estar al corriente de que lo mismo ocurre con las diferentes prácticas concertadas encaminadas a impedir las importaciones paralelas. Por consiguiente, debe imponerse una multa a Tretorn y a sus distribuidores (con la excepción de Tenimport). Los documentos en poder de la Comisión prueban que la infracción estaba concertada entre Tretorn y sus filiales, en particular Tretorn Sport, y, por lo tanto, es apropiado multar a Tretorn AB y Tretorn Sport conjunta y solidariamente.
- (77) La infracción cometida por Tretorn y sus distribuidores se remonta como mínimo a 1987 (veáanse los considerandos 13 a 50). Nada indica que dichas prácticas hayan concluido. Sin embargo, a efectos de la multa, sólo se tendrá en cuenta el período 1987-89.

Por último, ha de mencionarse que, durante la audiencia, Tenimport confirmó la existencia de una prohibición táctica pero efectiva de las exportaciones. Afirmó que la reciente revocación de su acuerdo de distribución con Tretorn debía juzgarse teniendo presente el hecho de que Tenimport no acató dicha prohibición.

- (78) Al fijar el importe de la multa, la Comisión ha tenido en cuenta el hecho de que los distribuidores de Tretorn participaron activamente en la imposición de trabas a las importaciones paralelas, pero también que dicha participación fue bastante reducida y debe situarse en el contexto de la política general de Tretorn de prohibir cualquier exportación de sus productos. Asimismo, el papel jugado por Tenimport fue menos substancial, por lo cual se justifica no imponer una multa a dicha empresa,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

Tretorn Sport Ltd y Tretorn AB han infringido el apartado 1 del artículo 85 del Tratado CE al imponer una prohibición de exportación global a sus distribuidores de pelotas de tenis y aplicar medidas de control y sanciones —informaciones e investigación de las importaciones paralelas de pelotas de tenis, marcado de pelotas de tenis, suspensión de los suministros— con objeto de impedir las importaciones y exportaciones paralelas de pelotas de tenis.

Formula Sport International Ltd ha infringido el apartado 1 del artículo 85 al participar en la puesta en práctica en el Reino Unido de la prohibición de exportar y de la suspensión de los suministros para consolidar la política de Tretorn Sport Ltd de obstrucción de las importaciones y exportaciones paralelas de pelotas de tenis.

Fabra SPA ha infringido el apartado 1 del artículo 85, al participar en la aplicación en Italia de la prohibición de exportación y de la suspensión de los suministros mediante la información e investigación de las importaciones paralelas de pelotas de tenis, el marcado de dichas pelotas y de la suspensión de los suministros, con objeto de consolidar la política de Tretorn Sport Ltd de obstrucción de las importaciones de pelotas de tenis.

Tenimport SA ha infringido el apartado 1 del artículo 85, al participar en la prohibición de exportar y en la suspensión de suministros, mediante la información a Tretorn de importaciones paralelas, lo que motivó que Tretorn y su distribuidor exclusivo en Italia tomaran medidas encaminadas a eliminar dichas importaciones.

Zürcher AG ha infringido el apartado 1 del artículo 85 al participar, en Suiza, en la prohibición de exportar y en la suspensión de suministros, mediante la información e investigación de las importaciones paralelas de pelotas de tenis y el marcado de dichas pelotas con objeto de consolidar la política de Tretorn Sport Ltd de obstrucción de las importaciones y exportaciones paralelas de pelotas de tenis.

Van Megen Tennis BV ha infringido el apartado 1 del artículo 85 al participar, en los Países Bajos, en la aplicación de los métodos de información e investigación de las importaciones paralelas, con objeto de consolidar la política de Tretorn Sport Ltd de obstrucción de las importaciones y exportaciones paralelas de pelotas de tenis.

*Artículo 2*

Por la presente Decisión se impone una multa conjunta y solidaria por un importe de 600 000 ecus a Tretorn Sport Limited y a Tretorn AB y multas por un importe de 10 000 ecus cada una a Formula Sport International Ltd, a Fabra SPA a Zürcher AG y a Van Megen Tennis BV por las infracciones citadas en el artículo 1.

Las multas se abonarán, en ecus, a la Comisión de las Comunidades Europeas, cuenta nº 310-09330000-43, Banque Bruxelles Lambert, Agencia Europea, Rond-Point Schuman 5, 1040-Bruselas, en un plazo de tres meses a

partir de la fecha de notificación de la presente Decisión. Tras la expiración de dicho plazo, se devengarán automáticamente intereses, al tipo practicado por el Instituto Monetario Europeo en sus operaciones en ecus el primer día laborable del mes de adopción de la presente Decisión, incrementado en un 3,5 %.

#### *Artículo 3*

Tretorn Sport Ltd, Tretorn AB, Fabra SPA, Tenimport SA, Zürcher AG y Van Megen Tennis BV deberán, en caso de que todavía no lo hayan hecho, cesar en la comisión de las infracciones mencionadas en el artículo 1. Se abstendrán de adoptar cualquier otra medida que pudiera tener efectos similares.

#### *Artículo 4*

Los destinatarios de la presente Decisión serán:

Tretorn Sport Ltd  
Industrial Estate  
Portaloise  
IRL-County Laois

Tretorn AB  
Rönosweg 10 Box 931  
S-251 00 Helsingborg

Formula Sport International Limited  
c/o Arthur Andersen  
PO Box 55  
1 Surrey Street  
GB-London WC 2R 2NT

Fabra SPA  
Via Sansovino 243/60  
I-10151 Torino

Tenimport SA  
Rue des Cottages 73  
B-1180 Bruxelles

Zürcher AG  
Gewerbestr. 18  
CH-8800 Thalwil

Van Megen Tennis BV  
Parmentierweg 5  
NL-5657 EH-Eindhoven

La presente Decisión constituirá título ejecutivo de conformidad con el artículo 192 del Tratado CE.

Hecho en Bruselas, el 21 de diciembre de 1994.

*Por la Comisión,*  
Karel VAN MIERT  
*Miembro de la Comisión*

## DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 21 de diciembre de 1994

que modifica la Decisión 94/24/CE por la que se establece la lista de los puestos de inspección fronterizos seleccionados previamente para efectuar los controles veterinarios de los productos y animales procedentes de terceros países

(Texto pertinente a los fines del EEE)

(94/988/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Vista la Directiva 90/675/CEE del Consejo, de 10 de diciembre de 1990, por la que se establecen los principios relativos a la organización de controles veterinarios de los productos que se introduzcan en la Comunidad procedentes de países terceros <sup>(1)</sup>, cuya última modificación la constituye la Directiva 92/118/CEE <sup>(2)</sup>, y, en particular, su artículo 30,

Vista la Directiva 91/496/CEE del Consejo, de 15 de julio de 1991, por la que se establecen los principios relativos a la organización de controles veterinarios de los animales que se introduzcan en la Comunidad procedentes de países terceros y por la que se modifican las Directivas 89/662/CEE, 90/425/CEE y 90/675/CEE <sup>(3)</sup>, cuya última modificación la constituye la Directiva 92/438/CEE <sup>(4)</sup>, y, en particular, su artículo 28,

Considerando que la Decisión 94/24/CEE de la Comisión <sup>(5)</sup> establece la lista de los puestos de inspección fronterizos seleccionados previamente para efectuar los controles veterinarios de los productos y animales procedentes de terceros países;

Considerando que los servicios de la Comisión han inspeccionado algunos puestos de inspección fronterizos; que, por otra parte, los Estados miembros tienen la posibilidad de proponer que figuren nuevos puestos en la citada lista o que se retiren otros que ya estén inscritos;

Considerando que, en vista de los resultados de las inspecciones y de las propuestas de las autoridades competentes de Bélgica, Alemania, Francia, Países Bajos y Portugal es necesario modificar en consecuencia la Decisión 94/24/CE;

Considerando que las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité veterinario permanente,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

El Anexo de la Decisión 94/24/CE quedará modificado de conformidad con el presente Anexo.

*Artículo 2*

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 21 de diciembre de 1994.

*Por la Comisión*

René STEICHEN

*Miembro de la Comisión*

<sup>(1)</sup> DO nº L 373 de 31. 12. 1990, p. 1.

<sup>(2)</sup> DO nº L 62 de 15. 3. 1993, p. 49.

<sup>(3)</sup> DO nº L 268 de 24. 9. 1991, p. 56.

<sup>(4)</sup> DO nº L 243 de 25. 8. 1992, p. 27.

<sup>(5)</sup> DO nº L 18 de 21. 1. 1994, p. 6.

ANEXO  
MODIFICACIONES A LA LISTA DE PUESTOS DE INSPECCIÓN FRONTERIZOS PRESELECCIONADOS

Puesto de inspección fronterizo		Productos de consumo humano		Otros productos		Pescado	Animales vivos			Observaciones
		Temperatura (2)	Otros (2)	Temperatura (2)	Otros (2)		Ungulados (5)	Équidos registrados (6)	Otros animales	
Nombre	Tipo (1)					(4)				
«BÉLGICA										
Antwerpen	Puerto	x	x	x	x					
Oostende	Aeropuerto	x	x	x	x		x	x	x	
	Puerto	x	x				x		x	
Zeebrugge	Puerto	x	x	x	x					
Bruxelles-Zaventem	Aeropuerto	x	x	x	x		x		x	
Gent	Puerto	x	x	x	x					
ALEMANIA										
Stuttgart	Aeropuerto	x	x							x
Weil am Rhein	Carretera	x	x				x			x
	Ferrocarril						x			x
Bietingen	Carretera	x	x	x	x		x			x
München	Aeropuerto	x	x	x	x					x
Furth im Wald — Schafberg	Carretera	x	x	x	x		x			x
Schirnding-Landstraße	Carretera	x	x	x	x		x			x
Waidhaus	Carretera	x	x	x	x		x			x
Suben-Autobahn	Carretera	x	x	x	x		x			x
Lindau-Hörbranz-Autobahn	Carretera	x	x	x	x		x			x
Kiefersfelden-Autobahn	Carretera	x	x	x	x		x			x
Berlin-Tegel	Aeropuerto	x	x	x	x		x			x
										únicamente pequeños animales y animales de zoológico
Frankfurt/Oder	Carretera	x	x	x	x		x			x
	Ferrocarril									
Forst	Carretera						x			x
Schönfeld	Aeropuerto	x	x	x	x		x			x
Bremen	Puerto	x	x	x	x		x			x
										tripas, pelos, pieles y plumas

Puesto de inspección fronterizo		Productos de consumo humano		Otros productos		Pescado	Animales vivos			Observaciones
Nombre	Tipo (1)	Temperatura (2)	Otros (3)	Temperatura (2)	Otros (3)	(4)	Ungulados (5)	Équidos registrados (6)	Otros animales	
Bremerhaven	Puerto	x	x	x	x			x	x	
Hamburg Hafen	Puerto	x	x	x	x			x	x	
Frankfurt/Main	Aeropuerto	x	x	x	x		x	x		
Pomellen	Carretera	x	x	x	x					
Rügen	Puerto	x	x	x	x		x	x		
Rostock	Puerto	x	x	x	x		x	x		
Brake	Puerto									harinas de origen animal
Cuxhaven	Puerto	x	x	x	x					
Langenhagen	Aeropuerto	x	x	x	x		x	x		
Köln	Aeropuerto	x	x	x	x					
Zinnwald	Carretera	x	x	x	x		x	x		
Schönberg	Carretera	x	x	x	x					
Kiel	Puerto									
Lübeck	Puerto	x	x	x	x		x	x		
Bad Reichenhall	Carretera	x	x	x	x					
Hamburg Aeropuerto	Aeropuerto	x	x	x	x		x	x		
Konstanz Carretera	Carretera	x	x	x	x		x	x		
Simbach Kirchdorf	Carretera						x			
Bad Schandau	Ferrocarril	x	x	x	x		x			sólo bovinos de Austria
FRANCIA										
Boulogne	Puerto	x	x	x	x					
Dunkerque	Puerto	x	x	x	x					
Le Havre	Puerto	x	x	x	x					
Saint-Malo	Puerto	x	x	x	x					
Brest	Aeropuerto	x	x	x	x					
Concarneau-Douarnenez	Puerto	x	x	x	x					
Nantes-Saint-Nazaire	Aeropuerto	x	x	x	x					
	Puerto	x	x	x	x					

Puesto de inspección fronterizo		Productos de consumo humano		Otros productos		Pescado	Animales vivos			Observaciones
Nombre	Tipo (1)	Temperatura (2)	Otros (3)	Temperatura (2)	Otros (3)	(4)	Ungulados (5)	Equidos registrados (6)	Otros animales	
Bordeaux	Aeropuerto	x	x	x	x	x				
Sète	Puerto	x	x	x	x	x				
Marsella (port)	Puerto	x	x	x	x	x				
La Rochelle-Rochefort	Puerto	x	x	x	x	x	x	x	x	sólo harinas de pescado
Marsella-Provence	Aeropuerto	x	x	x	x	x				
Lorient	Puerto	x	x	x	x	x				
Roissy-Charles-de-Gaulle	Aeropuerto	x	x	x	x	x	x	x	x	
Orly	Aeropuerto	x	x	x	x	x	x	x	x	
Lyon-Satolas	Aeropuerto	x	x	x	x	x				
Nice	Aeropuerto	x	x	x	x	x				
Toulouse-Blagnac	Aeropuerto	x	x	x	x	x				
Saint Louis	Aeropuerto	x	x	x	x	x				
Bálea	Carretera	x	x	x	x	x				
Saint Julien Bardonnex	Ferrocarril	x	x	x	x	x				
	Carretera	x	x	x	x	x	x		x	
Beauvais	Aeropuerto							x		
Deauville	Aeropuerto							x		
Rouen	Puerto	x	x			x				
Ferney-Voltaire	Aeropuerto	x	x			x				
Divonne	Carretera							x		
Pontarlier	Carretera	retirado								
IRLANDA										
Dublin-Port	Puerto	x	x	x	x	x				
Cork	Puerto	x	x	x	x	x	x	x		
Shannon	Aeropuerto	x	x	x	x	x	x	x	x	
Waterford	Puerto	x	x	x	x	x	x	x		
Killybegs	Puerto									
Rosslare	Puerto						x	x		
Dublin-Airport	Aeropuerto	x	x			x	x	x		

Puesto de inspección fronterizo		Productos de consumo humano		Otros productos		Pescado	Animales vivos			Observaciones
Nombre	Tipo (1)	Temperatura (2)	Otros (3)	Temperatura (2)	Otros (3)	(4)	Ungulados (5)	Equidos registrados (6)	Otros animales	
ITALIA										
Torino-Caselle	Aeropuerto	x	x	x	x		x	x	x	
Chiasso	Carretera	x	x	x	x		x	x	x	
	Ferrocarril	x	x	x	x		x	x	x	
Milano-Linate	Aeropuerto	x	x	x	x		x	x	x	
Milano-Malpensa	Aeropuerto	x	x	x	x		x	x	x	
Campo di Trens-Fortezza	Carretera	x	x	x	x		x	x	x	
	Ferrocarril	x	x	x	x		x	x	x	
Campocologno	Ferrocarril						x			
Pontebba-Cocchau	Carretera	x	x	x	x		x	x	x	
	Ferrocarril	x	x	x	x		x	x	x	
Gorizia	Aeropuerto	x	x	x	x		x	x	x	
	Carretera	x	x	x	x		x			
Gaeta	Puerto	x		x	x		x			sólo productos pesqueros
Prosecco-Ferneti	Carretera	x	x	x	x		x	x	x	
	Ferrocarril	x	x	x	x		x	x	x	
Trieste	Puerto	x	x	x	x		x	x	x	
	Carretera	x	x	x	x		x			
Venezia	Aeropuerto	x	x	x	x		x			
	Puerto	x	x	x	x		x			
Ancona	Puerto	x	x	x	x		x			
	Aeropuerto	x	x	x	x		x			
Bari	Puerto	x	x	x	x		x			
Genova	Aeropuerto	x	x	x	x		x			
	Puerto	x	x	x	x		x			
Livorno	Puerto	x	x	x	x		x			
Roma-Fiumicino	Aeropuerto	x	x	x	x		x			
Napoli	Aeropuerto	x	x	x	x		x			
	Puerto									
Palermo	Aeropuerto	x	x	x	x					
	Puerto	x	x	x	x					

Puesto de inspección fronterizo		Productos de consumo humano		Otros productos		Pescado	Animales vivos			Observaciones	
Nombre	Tipo (1)	Temperatura (2)	Otros (2)	Temperatura (2)	Otros (2)	(4)	Ungulados (3)	Équidos registrados (3)	Otros animales		
Catania	Aeropuerto	x	x	x	x		x	x	x	sólo productos pesqueros	
Roma-Ciampino	Aeropuerto	x	x	x	x						
Olbia	Puerto	x									
Salerno	Puerto	x	x								
Reggio Calabria	Aeropuerto	x	x								
Bologna-Borgo Panigale	Aeropuerto	x	x	x	x		x	x	x		
Verona-Villafranca	Aeropuerto	x	x	x	x		x				
Domodossola-Iselle	Carretera	x	x	x	x						
Grand San Bernardo-Pollein	Carretera	x	x	x	x		x	x	x		
La Spezia	Puerto	x	x	x	x						
Taranto	Puerto	x	x	x	x						
Ravenna	Puerto	x	x	x	x						
Pisa	Aeropuerto	x	x	x	x						
PAÍSES BAJOS											
Amsterdam	Aeropuerto	x	x	x	x		x	x	x	semen únicamente	
	Puerto	x	x								
Rotterdam	Aeropuerto	x	x	x	x						
	Puerto	x	x								
Eemshaven	Puerto	x	x								
Haringen	Puerto	x	x								
Vlissingen	Puerto	x	x	x	x						
Maastricht	Aeropuerto	x	x	x	x						
Moerdijk	Puerto		x								
PORTUGAL											
Porto	Aeropuerto	x	x	x	x		x	x	x		
	Puerto	x	x								
Lisboa	Aeropuerto	x	x	x	x		x	x	x		
	Puerto	x	x								
Funchal (Madeira)	Aeropuerto	x	x	x	x				x		
	Puerto	x									

Puesto de inspección fronterizo		Productos de consumo humano		Otros productos		Pescado	Animales vivos			Observaciones
Nombre	Tipo (1)	Temperatura (2)	Otros (2)	Temperatura (2)	Otros (3)	(4)	Ungulados (5)	Équidos registrados (6)	Otros animales	
Praia da Vitória (Açores)	Puerto	x	x	x	x				x	sólo productos pesqueros sólo productos pesqueros sólo productos pesqueros
Ponta Delgada (Açores)	Aeropuerto	x	x	x	x					
Viana do Castelo	Puerto	x	x	x	x					
Aveiro	Puerto	x								
Horta (Açores)	Puerto	x								
Lages (Açores)	Aeropuerto	x	x	x	x					
Peniche	Puerto					x				
Olhão	Puerto					x				
Portimão	Puerto					x				
REINO UNIDO										
Dover	Puerto	x	x	x	x	x	x	x	x	
Tilbury	Puerto	x	x	x	x	x	x	x	x	
Heathrow	Aeropuerto	x	x	x	x	x	x	x	x	
Gatwick	Aeropuerto	x	x	x	x	x				
Southampton	Puerto	x	x	x	x	x				
Humber { Hull Grimsby Immingham	Puerto	x	x	x	x	x				
		x	x	x	x	x				
		x	x	x	x	x				
Felixstowe	Puerto	x	x	x	x	x				
Newhaven	Puerto	x	x	x	x	x				
Liverpool	Puerto	x	x	x	x	x				
Cardiff	Puerto	x	x	x	x	x				
Teesport	Puerto	x	x	x	x	x				
Grangemouth	Puerto					x				
Stansted	Aeropuerto		x	x	x	x	x	x	x	sólo pescado a temperatura ambiente
Manchester	Aeropuerto		x	x	x	x	x	x	x	sólo pescado a temperatura ambiente
Luton	Aeropuerto		x	x	x	x	x	x	x	sólo pescado a temperatura ambiente

Puesto de inspección fronterizo		Productos de consumo humano		Otros productos		Pescado	Animales vivos			Observaciones
Nombre	Tipo (1)	Temperatura (2)	Otros (3)	Temperatura (2)	Otros (4)	(4)	Ungulados (5)	Équidos registrados (6)	Otros animales	
Weymouth	Puerto	x	x	x	x	x				proteínas animales
Mostyn	Puerto				x					
Heysham	Puerto	x	x	x	x	x				
Tyne-Northshields	Puerto	x	x	x	x	x				
Milford Haven incorporating Pembroke	Puerto	x	x	x	x	x				
Greenock	Puerto			x	x	x				proteínas animales
Scrabster	Puerto				x	x				
Aberdeen	Aeropuerto				x	x				
Fraserburgh	Puerto	x	x	x	x	x				proteínas animales
Falmouth	Puerto				x	x				
Invergordon	Puerto	x	x	x	x	x				proteínas animales
Lerwick	Puerto				x	x				proteínas animales
Belfast	Aeropuerto	x	x	x	x	x			x	proteínas animales
Glasgow	Puerto	x	x	x	x	x				proteínas animales
Portsmouth	Aeropuerto	x	x	x	x	x			x	proteínas animales
Runcorn-Ellesmere	Puerto				x	x				
Prestwick	Aeropuerto	x	x	x	x	x				
Peterhead	Puerto				x	x				
Leith	Puerto	x	x	x	x	x				
Harwich	Puerto	x	x	x	x	x		x		
Great Yarmouth	Puerto	x	x	x	x	x				
Ipswich	Puerto	x	x	x	x	x				
Sheerness	Puerto	x	x	x	x	x				
Thamesport	Puerto	x	x	x	x	x				

(1) Indicar el tipo o tipos correspondientes.

(2) Productos que deban mantenerse a determinada temperatura.

(3) Productos que no deban mantenerse a determinada temperatura.

(4) Pescado controlado en las condiciones que se especifican en la Decisión 93/352/CEE de la Comisión adoptada en aplicación del apartado 4 del artículo 18 de la Directiva 90/675/CEE del Consejo.

(5) Ungulados: concretamente bovinos, porcinos, ovinos, caprinos y solípedos domésticos o salvajes.

(6) Équidos registrados con arreglo a la Directiva 90/426/CEE del Consejo.

VERZEICHNIS DER VORLÄUFIG AUSGEWÄHLTEN GRENZKONTROLLSTELLEN FÜR "BALAI"-ERZEUGNISSE

Puesto de inspección fronterizo		Productos de consumo humano		Otros productos		Pescado	Animales vivos			Observaciones
Nombre	Tipo (1)	Temperatura (2)	Otros (3)	Temperatura (2)	Otros (2)	(4)	Ungulados (5)	Équidos registrados (6)	Otros animales	
REINO UNIDO										
North Killingholme Wharf	Puerto				x					proteínas animales
Grove Wharf Whartons	Puerto				x					proteínas animales y pieles
New Holland	Puerto				x					proteínas animales
Keadby Wharf	Puerto				x					proteínas animales
Howdendyke Wharf	Puerto				x					proteínas animales
Selby Wharf	Puerto				x					proteínas animales
Boston	Puerto				x					proteínas animales
Fosdyke	Puerto				x					proteínas animales
Sutton Bridge	Puerto				x					proteínas animales
Teigimouth	Puerto				x					proteínas animales
Sharpness Docks	Puerto				x					proteínas animales
Kings Lynn	Puerto				x					proteínas animales
Wells-next-the-Sea	Puerto				x					proteínas animales
Colchester	Puerto				x					proteínas animales
Mistley	Puerto				x					proteínas animales + piel + plumas
Dunball	Puerto				x					proteínas animales
Kirkwall Port	Puerto				x					proteínas animales
Dundee Port	Puerto									retirado
Perth Port	Puerto				x					proteínas animales
Glasgow/George IV Dock	Puerto				x					proteínas animales
Edinburgh Airport	Aeropuerto				x					proteínas biológicas
Avonmouth	Puerto				x					proteínas animales
Glasson	Puerto				x					proteínas animales
Gunness	Puerto				x					proteínas animales

Puesto de inspección fronterizo		Productos de consumo humano		Otros productos		Pescado	Animales vivos			Observaciones
Nombre	Tipo (1)	Temperatura (2)	Otros (3)	Temperatura (2)	Otros (2)	(4)	Ungulados (5)	Équidos registrados (6)	Otros animales	
Inverness	Puerto				x					proteínas animales
Ullapool	Puerto	retirado			x					proteínas animales
Seaham	Puerto				x					proteínas animales
Goole	Puerto				x					proteínas animales
Garston	Puerto				x					proteínas animales

(1) Indicar el tipo o tipos correspondientes.

(2) Productos que deban mantenerse a determinada temperatura.

(3) Productos que no deban mantenerse a determinada temperatura.

(4) Pescado controlado en las condiciones que se especifican en la Decisión 93/352/CEE de la Comisión adoptada en aplicación del apartado 4 del artículo 18 de la Directiva 90/675/CEE del Consejo.

(5) Ungulados: concretamente bovinos, porcinos, ovinos, caprinos y solípedos domésticos o salvajes.

(6) Équidos registrados con arreglo a la Directiva 90/426/CEE del Consejo.»

## DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 21 de diciembre 1994

que modifica la Decisión 93/495/CEE por la que se establecen las condiciones especiales de importación de los productos de la pesca originarios de Canadá

(94/989/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Vista la Directiva 91/493/CEE del Consejo, de 22 de julio de 1991, por la que se fijan las normas sanitarias aplicables a la producción y a la puesta en el mercado de los productos pesqueros <sup>(1)</sup>, y, en particular, el apartado 5 de su artículo 11;

Considerando que en la Decisión 93/495/CEE de la Comisión <sup>(2)</sup>, cuya última modificación la constituye la Decisión 94/674/EG <sup>(3)</sup>, se estableció la lista de los establecimientos y buques factoría autorizados por Canadá para la importación de productos de la pesca en la Comunidad; que dicha lista puede modificarse de acuerdo con una nueva lista que ha enviado la autoridad competente en Canadá;

Considerando que la autoridad competente en Canadá ha enviado una nueva lista a la que se han añadido 39 establecimientos, de la que se han retirado nueve establecimientos, y en la que se han modificado los datos de seis establecimientos;

Considerando que es necesario modificar en consecuencia la lista de los establecimientos;

Considerando que las medidas previstas en la presente Decisión se han establecido de conformidad con el procedimiento creado por la Decisión 90/13/CEE de la Comisión <sup>(4)</sup>,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

El Anexo B de la Decisión 93/495/CEE quedará modificado como sigue:

1) Se han retirado los siguientes establecimientos:

« 0638	Canadian Arctic Smoked Product	Edmonton	Alberta
0731	Leader Marine Ltd	Vancouver	British Columbia
0944	S.S.I. Sea Products Ltd	Saltspring Island	British Columbia
1635	Harry's Roadside	Meadow Portage	Manitoba
1740	Agpro Fish Farms	Winnipeg	Manitoba
1945	Nuxalk Fish Traders Ltd	Bella Coola	British Columbia
1977	Associated Freezers of Canada Inc.	Vancouver	British Columbia
1981	Valley Marine Ltd	Langley	British Columbia
1990	Mari Fish Ltd	Alert Bay	British Columbia».

<sup>(1)</sup> DO n° L 268 de 24. 9. 1991, p. 15.<sup>(2)</sup> DO n° L 232 de 15. 9. 1993, p. 43.<sup>(3)</sup> DO n° L 267 de 18. 10. 1994, p. 15.<sup>(4)</sup> DO n° L 8 de 11. 1. 1990, p. 70.

## 2) Se han introducido los siguientes establecimientos por orden numérico:

«0012	Hollis Fowler & Brothers Enterprises Ltd	Capstan Island, Labrador	Newfoundland
0017	Shell Fresh Farms	Pool's Cove	Newfoundland
0049	Sharp's Frozen Foods Limited	Humber Village	Newfoundland
0050	Dorman Roberts Limited	Triton	Newfoundland
0135	Torngat Fish Producers Co-operative Society Ltd	Hopedale	Newfoundland
0624	Port Dover Fish Co. Ltd	Port Dover	Ontario
0646	Gimli Fish Co. Ltd	Winnipeg	Manitoba
0651	Keewatin in Fish and Meats	Port Dover	Ontario
0926	Westcoast Harvester Ltd	Vancouver	British Columbia
0927	Blue Star Cold Storage Ltd	Surrey	British Columbia
0930	454307 BC Ltd	Alert Bay	British Columbia
0931	Great Blue Heron Enterprises Ltd	Powell River	British Columbia
0932	Nuyaltwa Fish Plant	Bella Coola	British Columbia
0934	Nisga'a Tribal Council	New Aiyansh	British Columbia
0935	Hardy Buoys Smoked Fish Inc.	Port Hardy	British Columbia
0936	Triumph Seafood Ltd	Richmond	British Columbia
0945	Norden Food Ltd	North Vancouver	British Columbia
0946	Campbell River Seafoods & Lockers Ltd	Campbell River	British Columbia
0948	Inpac Sea Products (1993) Ltd	Richmond	British Columbia
0949	Douglas's Custom Smoking	Port Hardy	British Columbia
0950	Alpha Processing Ltd	Port Hardy	British Columbia
0953	Blue Pacific Seafoods Ltd	Abbotsford	British Columbia
1071	Petty Harbour Fishermens Producers Co-operative Society, Limited	Petty Harbour	Newfoundland
1073	J. W. Hiscock Sons Limited	Campbellton	Newfoundland
1095	Torngat Fish Producers Co-operative Society, Ltd	Postville	Newfoundland
1114	P & G Farms Limited	Centreville	Newfoundland
1639	Hale Fisheries	Eagle River	Ontario
1649	S. Long Fisheries	Kenora	Ontario
1746	Interlake Kingo Products Ltd	St Laurent	Manitoba
1757	Aliments Piatto-Mare Food Inc.	Hawkesbury	Ontario
1758	Pangnirtung Fisheries Ltd	Pangnirtung	Northwest Territories
1847	Whattam Fishery	Picton	Ontario
1897	Sameluk Fisheries	Thunder Bay	Ontario
1987	Sealand Foods International Inc.	Richmond	British Columbia
2456	058158 Inc. NB Limited	Pointe Du Chêne	New Brunswick
3169	Weekend Fisheries Limited	Metaghan	Nova Scotia
3308	Thorburn Wharf Fisheries Ltd	Sandy Point	Nova Scotia
3312	Captain Earl's Seafoods Limited	Lockeport	Nova Scotia
3313	N. LeBlanc Enterprises Limited	Sandy Point	Nova Scotia».

## 3) Los datos de los siguientes establecimientos:

«0715	Hywave (Fairview Plant)	Prince Rupert	British Columbia
0721	Vancouver ShellFish and Fish	Vancouver	British Columbia
0916	Bornstein Seafoods Canada Ltd	Port Albion	British Columbia
0923	Wood Bay Salmon Farms Ltd	Sechelt	British Columbia
1640	Ikaluktutiak Co-op Ltd	Cambridge Bay	Northwest Territories
2134	Conpak Seafoods Inc.	Anchor Point	Newfoundland»

se han modificado por:

« 0715	J. S. McMillan Ltd — Fairview Plant	Prince Rupert	British Columbia
0721	Vancouver Shell Fish and Fish Co. Ltd	Vancouver	British Columbia
0916	Salish Seafood Services	Port Albion	British Columbia
0923	Wood Bay Seafood Ltd	Sechelt	British Columbia
1640	Kitikmeot Fish Plant	Cambridge Bay	Northwest Territories
2134	Anchor Shellfish Inc.	Anchor Point	Newfoundland».

*Artículo 2*

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 21 de diciembre de 1994.

*Por la Comisión*  
René STEICHEN  
*Miembro de la Comisión*

## DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 21 de diciembre de 1994

por la que se fija el número de unidades Animo de Austria que pueden optar a la participación financiera de la Comunidad

(El texto en lengua alemana es el único auténtico)

(94/990/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Vista la Decisión 91/539/CEE de la Comisión, de 4 de octubre de 1991, por la que se establecen las disposiciones de aplicación de la Decisión 91/426/CEE (Animo) <sup>(1)</sup>, modificada por el apartado 16 de la segunda parte de la sección V.E.I del Anexo 1 del Acta relativa a las condiciones de adhesión del Reino de Noruega, de la República de Austria, de la República de Finlandia y del Reino de Suecia y a las adaptaciones de los Tratados en los que se basa la Unión Europea, y, en particular, su artículo 1 *bis*,

Considerando que las autoridades austríacas han comunicado a la Comisión el número de unidades Animo que deben establecerse en su territorio, a efectos del artículo 1 de la Decisión 91/398/CEE de la Comisión, de 19 de julio de 1991, relativa a una red informatizada de enlace entre autoridades veterinarias (Animo) <sup>(2)</sup>;

Considerando que es conveniente fijar el número de unidades que pueden optar a la participación financiera de la Comunidad,

*Artículo 1*

El número de unidades a efectos del artículo 1 de la Decisión 91/398/CEE que pueden optar a la participación financiera de la Comunidad para la implantación de la red informatizada Animo en Austria queda fijado en 74.

*Artículo 2*

La presente Decisión entrará en vigor a reserva de la entrada en vigor del Tratado de adhesión de Noruega, Austria, Finlandia y Suecia y en la misma fecha que éste.

*Artículo 3*

El destinatario de la presente Decisión será la República de Austria.

Hecho en Bruselas, el 21 de diciembre de 1994.

*Por la Comisión*

René STEICHEN

*Miembro de la Comisión*

<sup>(1)</sup> DO n° L 294 de 25. 10. 1991, p. 47.

<sup>(2)</sup> DO n° L 221 de 9. 8. 1991, p. 30.

**DECISIÓN DE LA COMISIÓN**

de 21 de diciembre de 1994

que modifica algunos datos de la lista que figura en el Anexo del Reglamento (CEE) nº 55/87 por el que se establece la lista de barcos cuya eslora total excede los ocho metros y a los que se permite faenar utilizando artes de arrastre de vara dentro de determinadas zonas costeras de la Comunidad

(94/991/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CEE) nº 3094/86 del Consejo, de 7 de octubre de 1986, por el que se establecen determinadas medidas técnicas de conservación de los recursos pesqueros <sup>(1)</sup>, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1796/94 <sup>(2)</sup>,

Visto el Reglamento (CEE) nº 55/87 de la Comisión, de 30 de diciembre de 1987, por el que se establece la lista de barcos cuya eslora total excede los ocho metros y a los que se permite faenar utilizando artes de arrastre de vara dentro de determinadas zonas costeras de la Comunidad <sup>(3)</sup>, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 3410/93 <sup>(4)</sup>, y, en particular, su artículo 3,

Considerando que las autoridades de los Estados miembros implicados han solicitado modificaciones en los datos que figuran en la lista que prevé la letra b) del apartado 3 del artículo 9 del Reglamento (CEE) nº 3094/86; que estas solicitudes contienen toda la información

necesaria que dispone el artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 55/87; que el examen de esta información pone de manifiesto su conformidad con la disposición citada y que procede, por tanto, modificar los datos de la lista que figura en el Anexo de este último Reglamento,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

Los datos de la lista que figura en el Anexo del Reglamento (CEE) nº 55/87 quedarán modificados con arreglo al Anexo de la presente Decisión.

*Artículo 2*

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 21 de diciembre de 1994.

*Por la Comisión*

Yannis PALEOKRASSAS

*Miembro de la Comisión*

<sup>(1)</sup> DO ° L 288 de 11. 10. 1986, p. 1.

<sup>(2)</sup> DO ° L 187 de 22. 7. 1994, p. 1.

<sup>(3)</sup> DO ° L 8 de 10. 1. 1987, p. 1.

<sup>(4)</sup> DO ° L 310 de 14. 12. 1993, p. 27.

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

Matrícula y folio	Nombre del barco	Indicativo de llamada de radio	Puerto base	Potencia del motor (kW)
Havnekendingsbogstaver og -nummer	Fartøjets navn	Radio-kaldesignal	Registreringshavn	Maskineffekt (kW)
Äußere Identifizierungskennbuchstaben und -nummern	Name des Schiffes	Rufzeichen	Registrierhafen	Motorstärke (kW)
Εξωτερικά στοιχεία και αριθμοί αναγνώρισης	Όνομα σκάφους	Αριθμός κλήσης αουραμάτων	Λιμένας νηολόγησης	Ισχύς κινητήρος (kW)
External identification letters + numbers	Name of vessel	Radio call sign	Port of registry	Engine power (kW)
Numéro d'immatriculation lettres + chiffres	Nom du bateau	Indicatif d'appel radio	Port d'attache	Puissance motrice (kW)
Identificazione esterna lettere + numeri	Nome del peschereccio	Indicativo di chiamata	Porto di immatricolazione	Potenza motrice (kW)
Op de romp aangebrachte identificatieletters en -cijfers	Naam van het vaartuig	Roepletters	Haven van registratie	Motorvermogen (kW)
Identificação externa letras + números	Nome do navio	Indicativo de chamada	Porto de registo	Potência motriz (kW)
1	2	3	4	5

A. Datos que se retiran de la lista — Oplysninger, der skal slettes i listen — Aus der Liste herauszunehmende Angaben — Στοιχεία που διαγράφονται από τον κατάλογο — Information to be deleted from the list — Renseignements à retirer de la liste — Dati da togliere dall'elenco — Inlichtingen te schrappen uit de lijst — Informações a retirar da lista

## BÉLGICA / BELGIEN / BELGIEN / ΒΕΛΓΙΟ / BELGIUM / BELGIQUE / BELGIO / BELGIË / BÉLGICA

A	2	Nancy	OPAB	Antwerpen	213
BOU	201	Adriana Maria	OPHS	Boekhoute	220
K	8	Aquarius	OPAH	Kieldrecht	220
K	13	Morgenster	OPAM	Kieldrecht	218
N	73	Kotje	OPCU	Nieuwpoort	221
O	152	John	OPFV	Oostende	221
O	225	Norman Kim	OPIQ	Oostende	184
O	481	Bi Si Pi	OPTC	Oostende	165
Z	207	Permeke	OPHY	Zeebrugge	221
Z	554	Lucky Star II	OPVX	Zeebrugge	191

1	2	3	4	5
ALEMANIA / TYKSLAND/ DEUTSCHLAND / ΓΕΡΜΑΝΙΑ / GERMANY / ALLEMAGNE / GERMANIA / DUITSLAND / ALEMANHA				
ACC 9	Ozean	DCHJ	Accumersiel	219
BRA 8	Jade	DDIJ	Brake	220
CUX 3	Fortuna	DJEN	Cuxhaven	180
CUX 8	Johanna		Neuhaus-Oste	92
DOR 5	Stör	DFAT	Dorum	164
FED 9	Bianka	DLIX	Fedderwardsiel	191
GRE 22	Frieda Luise	DCPU	Greetsiel	199
HOO 1	Kpt Haye Laurenz	DJIS	Hooge	136
HUS 7	Gila	DDEY	Husum	175
NC 304	Gretha Johanna	DMEE	Cuxhaven	221
NC 320	Aaltje Van Ente	DFMD	Cuxhaven	220
NC 321	Hendrika Maria	DMED	Cuxhaven	220
NOR 205	Anette	DCEM	Norddeich	161
SC 2	Stolper Bank II	DIVQ	Büsum	221
SC 44	Klaus Groth	DIUC	Büsum	184
SD 6	Cap Arcona	DIRF	Friedrichskoog	184
SD 30	Cormoran	DFOC	Friedrichskoog	140
ST 6	Hilke Marita	DNHA	Tönning	221
ST 11	Birgit R	DJDF	Tönning	184
ST 24	Karolin	DJIF	Ording	99

DINAMARCA / DANMARK/ DÄNEMARK / ΔΑΝΙΑ / DENMARK / DANEMARK /  
DANIMARCA / DENEMARKEN / DINAMARCA

E 9	Tjalfe	XPBF	Esbjerg	125
E 106	Oostbank	OXMN	Esbjerg	220

REINO UNIDO / FORENEDE KONGERIGE/ VEREINIGTES KÖNIGREICH / ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ /  
UNITED KINGDOM / ROYAUME-UNI / REGNO UNITO / VERENIGD KONINKRIJK / REINO UNIDO

BCK 105	Westra	MBHY	Buckie	171
FH 36	Auldgirth	2JZU	Falmouth	82
P 336	Zuiderzee	2MHY	Porstmouth	210
PH 418	NK Despoerandum	MBEK6	Plymouth	118

PAÍSES BAJOS / NEDERLANDENE / NIEDERLANDE / ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ / NETHERLANDS / PAYS-BAS /  
PAESI BASSI / NEDERLAND / PAÍSES BAIXOS

BR 10	Johanna	PEDQ	Oostburg-Breskens	221
BR 23	Nellie	PGEL	Oostburg-Breskens	179
BR 29	Eendracht		Oostburg-Breskens	220
DZ 1	Lauwerszee		Delfzijl	88
EH 12	Dirk Senior		Enkhuizen	140
HA 106	Reseda	PHAD	Harlingen	220
HD 5	Albertina Willemmina		Den Helder	221

1		2	3	4	5
HD	45	Marie Anne		Den Helder	77
HON	29	Najade		Hontenisse	50
KG	15	Hendrik		Kortgene	221
KW	4	Willem Jan		Katwijk	221
KW	72	Tina Adriana		Katwijk	221
LO	4	Rana		Ulrum-Lauwersoog	99
LO	15	Johannes Post		Ulrum-Lauwersoog	97
NB	2	Vrijheid		Nieuw-Beijerland	110
SCH	65	Héndrina Johanna	PEQV	Scheveningen	221
SL	9	Boy Robin		Stellendam	221
SL	16	Morgenster		Stellendam	166
TM	16	Wendeltje	PINS	Termunten	96
TS	3	Bass Rock		Terschelling	156
TX	10	De Vrouw Naantje		Texel	134
UK	26	Vrijheid		Urk	63
UK	35	Noordster		Urk	110
UK	158	Willem Jacob		Urk	221
UK	321	Hessel Van Urk		Urk	221
UK	353	Regina Maris	PGZN	Urk	206
WL	21	Annie	PCRZ	Westdongeradeel	134
WR	10	Petrina	PGSD	Wieringen	188
WR	12	Dirk		Wieringen	96
WR	98	Else Jeanette	PDXK	Wieringen	221
WR	123	Jitske		Wieringen	134
WR	158	Antonia		Wieringen	220
ZK	2	Jacob Geertruida	PEHZ	Ulrum-Zoutkamp	188
ZK	19	Solca		Ulrum-Zoutkamp	55
ZK	23	Wilhelmina	PIOV	Ulrum-Zoutkamp	173
ZK	24	De Soltcamp		Ulrum-Zoutkamp	0
ZK	40	Morgenster	PGAZ	Ulrum-Zoutkamp	221
ZK	87	Klazina		Ulrum-Zoutkamp	221

B. Datos que se añaden a la lista — Oplysninger, der skal anføres i listen — In die Liste hinzuzufügende Angaben — Στοιχεία που προστίθενται στον κατάλογο — Information to be added to the list — Renseignements à ajouter à la liste — Dati da aggiungere all'elenco — Inlichtingen toe te voegen aan de lijst — Informações a aditar à lista

BÉLGICA / BELGIEN / BELGIEN / ΒΕΛΓΙΟ / BELGIUM / BELGIQUE / BELGIO / BELGIË / BÉLGICA

N	73	Kotje	OPCU	Nieuwpoort	220
O	2	Nancy	OPAB	Oostende	213
O	152	Aran	OPFV	Oostende	221
O	225	Norman Kim	OPIQ	Oostende	184
O	481	Bi Si Ti	OPTC	Oostende	165
Z	8	Aquarius	OPAH	Zeebrugge	220
Z	13	Morgenster	OPAM	Zeebrugge	218
Z	207	Verwachting	OPHY	Zeebrugge	221
Z	554	Nadia	OPVX	Zeebrugge	191

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

ALEMANIA / TYKSLAND/ DEUTSCHLAND / ΓΕΡΜΑΝΙΑ / GERMANY / ALLEMAGNE / GERMANIA /  
DUITSLAND / ALEMANHA

ACC	9	Ozean	DCHI	Accumersiel	219
BRA	8	Jade	DDJD	Brake	220
CUX	3	Fortuna	DJEN	Cuxhaven	130
CUX	8	Johanna		Cuxhaven	92
DOR	5	Stör	DFAT	Dorum	165
FED	9	Bianca	DLIX	Fedderwardersiel	191
GRE	22	Frieda-Luise	DCPU	Greetsiel	199
HOO	1	De Liekedeelers	DJIS	Hooge	136
HUS	7	Gila	DDEJ	Husum	175
NC	304	Gretha Johanna	DFNM	Cuxhaven	221
NC	320	Aaltje Van Ente	DFMD	Cuxhaven	221
NC	321	Hendrika Maria	DMED	Cuxhaven	221
NOR	205	Annette	DCEM	Norddeich	161
SC	2	Stolperbank II	DIVQ	Büsum	221
SC	44	Klaus Groth I	DIUC	Büsum	184
SD	6	Cap Arkona	DIRF	Friedrichskoog	184
SD	30	Cormoran	DFOC	Friedrichskoog	140
ST	6	Hilke-Maritta	DNHA	Tönning	221
ST	11	Birgitt-R	DJDF	Tönning	184
ST	24	Karolin	DJIF	Tönning	99

DINAMARCA / DANMARK/ DÄNEMARK / ΔΑΝΙΑ / DENMARK / DANEMARK / DANIMARCA /  
DENEMARKEN / DINAMARCA

E	385	Bianca	OXR V	Esbjerg	125
L	425	Else Nees	OXMN	Thyborøn	220
RI	78	Lasse Stensberg	XP 5820	Hvide Sande	196

REINO UNIDO / FORENEDE KONGERIGE/ VEREINIGTES KÖNIGREICH / ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ /  
UNITED KINGDOM / ROYAUME-UNI / REGNO UNITO / VERENIGD KONINKRIJK / REINO UNIDO

FH	36	Auldgirith II	2JZU	Falmouth	82
P	336	Zuiderzee	2MHY	Portsmouth	210

PAÍSES BAJOS / NEDERLANDENE / NIEDERLANDE / ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ / NETHERLANDS / PAYS-BAS /  
PAESI BASSI / NEDERLAND / PAÍSES BAIXOS

BR	10	Johanna	PFDQ	Oostburg-Breskens	221
BR	29	Eendracht	PDYB	Oostburg-Breskens	220
EH	12	Dirk Senior	PDQZ	Enkhuizen	140
GO	25	Elizabeth		Goedereede	176
HA	4	Zeelandia		Harlingen	221
HA	92	De Zes Gebroeders		Harlingen	162
HA	106	Reseda	PHAD	Harlingen	221
HD	5	Albertina Willemina	PCKE	Den Helder	221
KW	4	Willem Jan	PIPF	Katwijk	221
KW	72	Tina Adriana	PEQF	Katwijk	221
LO	4	Rana		Ulrum-Lauwersoog	88

1		2	3	4	5
LO	6	Zeermeermin		Ulrum-Lauwersoog	156
LO	15	Johannes Post		Ulrum-Lauwersoog	96
SCH	65	Hendrina Johanna	PEQU	Scheveningen	221
SL	8	Batavier	PFDB	Stellendam	158
SL	9	Boy Robin		Stellendam	221
SL	16	Morgenster		Stellendam	165
TH	42	Erwin		Tholen	110
TM	16	Wendeltje		Termunten	96
TS	1	Pietertje Faber		Terschelling	96
UK	158	Willem Jacob	PIPM	Urk	221
WL	21	Annie	PCRZ	Westdongeradeel	154
WR	3	Noordster	PGII	Wieringen	214
WR	10	Petrina	PGSD	Wieringen	220
WR	98	Else Jeannette		Wieringen	221
WR	123	Jitske	PFDO	Wieringen	221
WR	158	Antonia		Wieringen	221
ZK	2	Jacob Geertruida	PEZH	Ulrum-Zoutkamp	221
ZK	19	Solea		Ulrum-Zoutkamp	79
ZK	23	Wilhelmina	PIOU	Ulrum-Zoutkamp	173
ZK	24	De Soltcamp		Ulrum-Zoutkamp	116
ZK	40	Morgenster	PGAQ	Ulrum-Zoutkamp	221
ZK	87	Klazina	PFKD	Ulrum-Zoutkamp	221

## DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 21 de diciembre de 1994

con respecto a las solicitudes de devolución de derechos antidumping percibidos sobre las importaciones de determinados reproductores de discos compactos originarios de Japón (Amroh BV, PIA, HIFI).

(94/992/CE)

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 <sup>(1)</sup>, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 522/94 <sup>(2)</sup>, y, en particular, su artículo 16,

Considerando lo que sigue:

## I. PROCEDIMIENTO

(1) Entre mayo de 1993, Amroh BV y PIA HIFI, ambos importadores independientes establecidos respectivamente en Weesp (Países Bajos) y Weiters-tadt (Alemania), presentaron nueve solicitudes de devolución de los derechos antidumping definitivos establecidos por el Reglamento (CEE) nº 112/90 del Consejo <sup>(3)</sup> sobre determinados reproductores de discos compactos originarios de Japón y pagados a la importación entre mayo de 1992 y junio de 1993 de reproductores de discos compactos producidos y exportados por Accuphase Laboratory. Ambas empresas aducían haber pagado precios de exportación significativamente superiores al valor normal. Sus solicitudes son admisibles, en especial por lo que respecta a los plazos, puesto que se presentaron dentro de los tres meses previstos en el artículo 16 del Reglamento (CEE) nº 2423/88.

(2) Tres de las solicitudes de Amroh BV se referían a mercancías importadas desde mayo de 1992 a julio de 1992, un período cubierto ya por una Decisión de la Comisión <sup>(4)</sup> relativa a las solicitudes de devolución de derechos antidumping percibidos sobre las importaciones de reproductores de discos compactos originarios de Japón. Dicha Decisión, mediante la que se acordó una devolución igual al 16,9% del valor utilizado por las autoridades competentes para calcular el importe del derecho antidumping, debería también aplicarse a esas tres transacciones puesto que su inclusión en el cálculo

no tiene ningún impacto en el margen real de dumping para el período considerado.

(3) La Comisión decidió estudiar las otras solicitudes, para las cuales la importación tuvo lugar entre febrero y junio de 1993, con arreglo a las normas sobre «solicitudes que se repiten» establecidas en el apartado I.4 de la Comunicación de la Comisión relativa al reembolso de los derechos antidumping <sup>(5)</sup>. La información requerida para juzgar la validez de las solicitudes fue proporcionada para el período de 21 de diciembre de 1992 a 20 de junio de 1993 inclusive y enviada directamente a la Comisión por Accuphase Laboratory a petición de éste.

(4) La Comisión recopiló y verificó toda la información que consideró necesaria para el examen de las solicitudes de devolución.

(5) Los solicitantes fueron informados de los resultados del examen de sus peticiones. Se concedió un período razonable de tiempo para presentar observaciones a la información anteriormente mencionada, que se tuvieron debidamente en cuenta cuando se consideró apropiado.

## II. PRODUCTO CONSIDERADO

(6) La definición del producto considerado es idéntica a la contenida en el Reglamento (CEE) nº 112/90, tal como fue modificado por el Reglamento (CEE) nº 819/92 <sup>(6)</sup>. El producto considerando son determinados reproductores de discos compactos clasificados en los códigos NC ex 85193100, ex 85193900, ex 85199910, ex 85203190, ex 85203910, ex 85203990 y ex 85273191 (códigos Taric 85193100\*10, 85193900\*10, 85199910\*10, 85203190\*30, 85203910\*10, 85293990\*10 y 85273191\*10) <sup>(7)</sup>.

<sup>(5)</sup> DO nº C 266 de 22. 10. 1986, p. 2.

<sup>(6)</sup> DO nº L 87 de 2. 4. 1992, p. 1.

<sup>(7)</sup> Aparatos autónomos de reproducción de sonido con un sistema de lectura óptica por rayo láser, que tengan unas dimensiones externas de al menos 216 x 45 x 150 mm, equipados para recibir como máximo 10 discos compactos, e incluidos los aparatos de reproducción de sonido integrados en una «cadena» pero que puedan funcionar solos, independientemente de la «cadena» mediante sus propios mandos y dispositivos de alimentación, que funcionen en el sector alimentado con corriente alterna con una tensión generalmente establecida en 110/120/220/240 V y que no puedan funcionar con una corriente continua de 12 V o menos.

<sup>(1)</sup> DO nº L 209 de 2. 8. 1988, p. 1.

<sup>(2)</sup> DO nº L 66 de 10.3. 1994, p. 10.

<sup>(3)</sup> DO nº L 13 de 17. 1. 1990, p. 21.

<sup>(4)</sup> DO nº L 150 de 22. 6. 1993, p. 44.

### III. CONCLUSIONES CON RESPECTO AL REEMBOLSO

#### A. Procedencia de la demanda

(7) El apartado 1 del artículo 16 del Reglamento (CEE) nº 2423/88 hace responsable al importador que ha pagado un derecho antidumping y solicita la devolución de ese derecho para demostrar que los derechos percibidos exceden el margen de dumping. El margen real de dumping debería, en la medida de lo posible, calcularse utilizando el mismo método aplicado durante la investigación inicial.

(8) La Comisión consideró que la información suministrada por los solicitantes y el exportador relativa al valor normal y los precios de exportación de los diversos modelos de reproductores era suficiente para calcular correctamente la media ponderada real del margen de dumping.

##### 1. Valor normal

(9) Uno de los modelos de reproductores producidos por Accuphase Laboratory se vendió en el mercado interior en suficientes cantidades como para ser representativas y a precios que permitieron la recuperación de todos los costes razonablemente soportados en el curso de operaciones comerciales normales. Por consiguiente, el valor normal se determinó sobre la base de la media de los precios de este modelo, neto de cualesquiera rebajas o descuentos. Para los otros modelos, el valor normal se calculó de conformidad con el segundo inciso de la letra b) del apartado 3 del artículo 2 del Reglamento (CEE) nº 2423/88.

##### 2. Precio de exportación

(10) Puesto que Accuphase Laboratory vendió directamente reproductores a importadores independientes en la Comunidad, los precios de exportación fueron determinados sobre la base de los precios netos realmente pagados o pagaderos por los productos vendidos para la exportación a la Comunidad.

##### 3. Comparación

(11) A efectos de una comparación válida entre el valor normal y el precio de exportación y de conformidad con los apartados 9 y 10 del artículo 2 del Reglamento (CEE) nº 2423/88, la Comisión tuvo en cuenta las diferencias que afectaban a la comparabilidad de los precios cuando pudo demostrarse satisfactoriamente una relación directa de estas diferencias con las ventas consideradas. Se hicieron ajustes en especial por lo que se refiere a transporte, seguros, gastos de manipulación y sueldos de los vendedores. Todas las comparaciones se hicieron en la misma fase comercial, es decir, a precio de fábrica.

(12) En cuanto a diferencias en los costes de garantías, la Comisión estableció que el ajuste pedido por el solicitante para tener en cuenta el nivel de estos costes internos se basaba en parte en transacciones que quedaban fuera del período de investigación. Por lo tanto, la Comisión calculó el coste medio para este punto sobre la base de todas las ventas de reproductores independientes durante el período pertinente y ajustó el valor normal sobre esta base.

(13) Los ajustes reclamados para costes de crédito y comisiones solamente fueron acordados cuando se presentaron pruebas suficientes al respecto.

(14) Accuphase Laboratory también hizo una demanda para gastos de promoción de las ventas. Sin embargo, la letra c) del apartado 10 del artículo 2 del Reglamento nº 2423/88 (CEE) no prevé ajustes para diferencias en tales gastos que no estén directamente relacionados con las ventas consideradas puesto que no afectan a la comparabilidad de los precios. La demanda fue rechazada en consecuencia.

#### 4. Margen de dumping

(15) Para el período de referencia afectado, la Comisión comparó la media ponderada del valor normal de cada modelo de reproductor, a precio de fábrica, con el precio de exportación en fábrica cobrado por Accuphase Laboratory en cada uno de los envíos de exportación a la Comunidad durante el mismo período. La Comisión constató que el margen medio de dumping durante el período considerado era inferior al derecho establecido en el Reglamento (CEE) nº 112/90 para este productor. La Comisión calculó que, durante el período considerado, la media ponderada del margen de dumping, expresado como porcentaje del valor CIF total, fue del 15,7%. Por lo tanto, los solicitantes han demostrado que el derecho percibido a un tipo del 32% sobrepasó el margen real de dumping durante el período afectado.

#### B. Importes que deberán reembolsarse

(16) Los importes que deberán reembolsarse a los solicitantes y que representan la diferencia entre el tipo de derecho percibido y el margen real de dumping, son iguales al 16,3% (32% menos 15,7%) del valor utilizado por las autoridades competentes para calcular el nivel del derecho antidumping.

(17) Para las transacciones mencionadas en el considerando 2, los importes que habrán de reembolsarse son iguales al 16,9% del valor utilizado por las autoridades competentes para calcular el nivel del derecho antidumping.

(18) Los solicitantes fueron informados del resultado de esta reconsideración y no prestaron ningún comen-

tario al respecto. La Comisión informó a los Estados miembros y expresó su opinión sobre el asunto. Ningún Estado miembro planteó ninguna objeción,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

Se admiten las solicitudes de reembolso de los derechos antidumping presentadas por Amroh BV y PIA Vertriebs HIFI GMBH concernientes a importaciones realizadas entre el 21 de diciembre de 1992 y el 20 de junio de 1993 hasta un importe del 16,3% del valor utilizado por las autoridades competentes para calcular el importe del derecho antidumping.

Se admiten las solicitudes de reembolso de los derechos antidumping presentadas por Amroh BV concernientes a importaciones realizadas entre mayo y julio de 1992 hasta un importe del 16,9% del valor utilizado por las autoridades competentes para calcular el importe del derecho antidumping.

*Artículo 2*

Los importes mencionados en el artículo 1 serán reembolsados respectivamente por las autoridades neerlandesas y alemanas.

*Artículo 3*

Los destinatarios de la presente Decisión serán el Reino de los Países Bajos, la República Federal de Alemania y los solicitantes:

- Amroh BV, Hogeweyselaan 227, 1382 JL Weesp, Países Bajos,
- PIA Hifi Vertriebs GmbH, Rosenweg 6, 64331 Weiterstadt, Alemania.

Hecho en Bruselas, el 21 de diciembre de 1994.

*Por la Comisión*

Leon BRITTAN

*Miembro de la Comisión*