

▼B**RÈGLEMENT (CEE) N° 1017/68 DU CONSEIL****du 19 juillet 1968****portant application de règles de concurrence aux secteurs des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable**

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment ses articles 75 et 87,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis de l'Assemblée ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽²⁾,

considérant qu'en vertu du règlement n° 141 du Conseil portant non-application du règlement n° 17 du Conseil au secteur des transports ⁽³⁾, ledit règlement n° 17 ⁽⁴⁾ n'est pas appliqué aux accords, décisions et pratiques concertées dans le secteur des transports qui ont pour effet la fixation des prix et conditions de transport, la limitation ou le contrôle de l'offre de transport ou la répartition des marchés de transport, non plus qu'aux positions dominantes au sens de l'article 86 du traité sur le marché des transports;

considérant qu'en ce qui concerne les transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, cette non-application est limitée jusqu'au 30 juin 1968 en vertu du règlement n° 1002/67/CEE ⁽⁵⁾;

considérant que la définition de règles de concurrence applicables aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable constitue l'un des éléments de la politique commune des transports ainsi que de la politique économique générale;

considérant qu'il convient, en arrêtant des règles de concurrence applicables à ces secteurs, de tenir compte des aspects spéciaux des transports;

considérant qu'étant donné que les règles de concurrence pour les transports dérogent aux règles de concurrence générales, il est nécessaire de mettre les entreprises en mesure de savoir quelle est la réglementation applicable dans chaque cas d'espèce;

considérant que l'instauration d'un régime de concurrence pour les transports rend souhaitable d'y inclure, dans la même mesure, le financement ou l'acquisition en commun de matériel ou de fournitures de transport pour l'exploitation en commun de certains groupements d'entreprises, ainsi que certaines opérations des auxiliaires de transport pour les transports par chemin de fer, par route et par voie navigable;

considérant qu'afin d'éviter que le commerce entre États membres soit affecté et que la concurrence à l'intérieur du marché commun soit faussée, il convient d'interdire en principe, pour les trois modes de transports susvisés, les accords entre entreprises, les décisions d'associations d'entreprises et les pratiques concertées entre entreprises ainsi que l'exploitation abusive d'une position dominante sur le marché commun qui pourraient avoir de tels effets;

considérant que certains types d'accords, décisions et pratiques concertées dans le domaine des transports, qui ont seulement pour objet et pour effet l'application d'améliorations techniques ou la coopération technique, peuvent être soustraits à l'interdiction des ententes étant donné qu'ils contribuent à améliorer la productivité; qu'à la lumière de l'expérience et qu'à la suite de l'application du présent règlement, le

⁽¹⁾ JO n° 205 du 11. 12. 1964, p. 3505/64.

⁽²⁾ JO n° 103 du 12. 6. 1965, p. 1792/65.

⁽³⁾ JO n° 124 du 28. 11. 1962, p. 2751/62.

⁽⁴⁾ JO n° 13 du 21. 2. 1962, p. 204/62.

⁽⁵⁾ JO n° 306 du 16. 12. 1967, p. 1.

▼B

Conseil pourra être amené à modifier, sur proposition de la Commission, la liste de ces types d'accords;

considérant qu'en vue de favoriser une amélioration de la structure parfois trop dispersée de la profession dans les secteurs des transports par route et par voie navigable, il convient également d'exempter de l'interdiction des ententes les accords, décisions et pratiques concertées visant à la création et au fonctionnement de groupements d'entreprises de ces deux modes de transport qui ont pour objet l'exécution d'activités de transport, y inclus le financement ou l'acquisition en commun de matériel ou de fournitures de transport pour l'exploitation en commun; que cette exemption de nature globale ne peut être accordée qu'à condition que la capacité totale de chargement d'un groupement ne dépasse pas un maximum fixé et que la capacité individuelle des entreprises adhérant au groupement ne dépasse pas certaines limites établies de manière à éviter que l'une d'entre elles puisse détenir une position dominante à l'intérieur du groupement; que la Commission doit cependant avoir la possibilité d'intervenir si, dans un cas déterminé, de tels accords avaient des effets incompatibles avec les conditions prévues pour qu'une entente puisse être reconnue comme licite et constituaient un abus de l'exemption; que, néanmoins, le fait pour le groupement de disposer d'une capacité totale de chargement supérieure au maximum fixé ou de ne pas pouvoir bénéficier de l'exemption de nature globale en raison de la capacité individuelle des entreprises adhérant au groupement n'exclut pas, pour autant qu'il puisse constituer un accord, une décision ou une pratique concertée licite dans la mesure où il répond aux conditions exigées à cette fin par le présent règlement;

considérant que, lorsqu'un accord, une décision ou une pratique concertée contribue à améliorer la qualité des services de transport ou à promouvoir, sur les marchés qui sont soumis à de fortes fluctuations dans le temps de l'offre et de la demande, une meilleure continuité et stabilité dans la satisfaction des besoins de transport, ou à augmenter la productivité des entreprises ou à promouvoir le progrès technique ou économique, il convient de pouvoir déclarer inapplicable l'interdiction, à condition toutefois que l'accord, la décision ou la pratique concertés prennent en considération, dans une mesure équitable, les intérêts des utilisateurs de transport, n'impose pas aux entreprises intéressées des restrictions qui ne sont pas indispensables pour atteindre les objectifs précités et ne donne pas à ces entreprises la possibilité, pour une partie substantielle du marché des transports en cause, d'éliminer la concurrence, compte tenu également de la concurrence de substitution des autres modes de transport;

considérant qu'il y a lieu, aussi longtemps que le Conseil n'a pas mis en application, dans le cadre de la politique commune des transports, les mesures appropriées à assurer la stabilité d'un marché de transport et moyennant la constatation d'un état de crise par le Conseil, d'autoriser sur le marché en cause les accords rendus nécessaires pour réduire les perturbations découlant de la structure du marché de transport;

considérant qu'il convient que, dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, les États membres n'édicte ni ne maintiennent des mesures contraires au présent règlement en ce qui concerne les entreprises publiques et les entreprises auxquelles ils accordent des droits spéciaux ou exclusifs; qu'il est également opportun que les entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général soient soumises aux dispositions du règlement dans les limites où l'application de celles-ci ne fait pas échec en droit ou en fait à l'accomplissement de la mission particulière qui leur a été impartie, sans toutefois que le développement des échanges en soit affecté dans une mesure contraire à l'intérêt de la Communauté; que la Commission doit avoir la possibilité de veiller à l'application de ces principes et d'adresser à cet effet les directives ou décisions appropriées aux États membres;

considérant qu'il convient de déterminer les modalités d'application des règles de fond édictées par le présent règlement de telle sorte qu'elles assurent, d'une part, une surveillance efficace en simplifiant, dans toute la mesure du possible, le contrôle administratif et répondent, d'autre part, aux besoins de sécurité juridique des entreprises;

▼B

considérant qu'il appartient en premier lieu aux entreprises d'évaluer par elles-mêmes ce qui l'emporte, dans leurs accords, décisions ou pratiques concertées, des effets restrictifs de la concurrence ou des effets économiquement bénéfiques qui sont admis en justification de ces restrictions et, par là, d'apprécier sous leur propre responsabilité le caractère illicite ou licite de ces accords, décisions ou pratiques concertées;

considérant qu'il convient, par conséquent, de permettre aux entreprises de conclure et d'appliquer des accords sans avoir à les faire connaître, en les exposant ainsi au risque d'une nullité rétroactive au cas où ces accords viendraient à être examinés sur la base d'une plainte ou d'une saisine d'office de la Commission, mais sans préjudice de la possibilité pour ces accords d'être déclarés licites rétroactivement dans l'hypothèse d'un tel examen a posteriori;

considérant cependant que les entreprises peuvent, dans certains cas, souhaiter l'assistance des autorités compétentes pour s'assurer de la conformité de leurs accords, décisions ou pratiques concertées aux dispositions en vigueur; qu'il convient à cette fin de mettre à leur disposition une procédure basée sur la présentation d'une demande à la Commission et la publication au *Journal officiel des Communautés européennes* du contenu essentiel de cette demande, de telle manière que les tiers intéressés puissent faire connaître leurs observations au sujet de l'accord en cause; qu'à défaut de plaintes de la part des États membres ou des tiers intéressés et si la Commission ne fait pas savoir dans un délai fixé aux entreprises qui ont adressé la demande qu'il existe des doutes sérieux quant au caractère licite de l'accord en cause, l'accord doit être réputé exempté de l'interdiction pour la période antérieure et pour une période de trois années à venir;

considérant qu'en raison du caractère exceptionnel des accords rendus nécessaires pour réduire les perturbations découlant de la structure du marché de transport, en cas de crise constatée par le Conseil, il convient de soumettre les entreprises désirant obtenir l'autorisation d'un tel accord à l'obligation de le notifier à la Commission; qu'il convient que l'autorisation de la Commission ne prenne effet qu'à compter de la date de son adoption, que la validité d'une telle autorisation ne dépasse pas trois ans à compter de la constatation de l'état de crise par le Conseil et que le renouvellement de la décision soit subordonné à un renouvellement de la constatation de l'état de crise par le Conseil; qu'en tout cas l'autorisation doit cesser d'être valable au plus tard six mois après que le Conseil aura mis en application les mesures appropriées à assurer la stabilité du marché de transport concerné par l'accord;

considérant qu'en vue d'assurer une application uniforme dans le marché commun des règles de concurrence pour les transports, il est nécessaire de fixer les règles suivant lesquelles la Commission, agissant en étroite et constante liaison avec les autorités compétentes des États membres, pourra prendre les mesures nécessaires à l'application de ces règles de concurrence;

considérant qu'à cet effet, la Commission doit obtenir le concours des autorités compétentes des États membres et disposer, en outre, dans toute l'étendue du marché commun, du pouvoir de demander les renseignements et de procéder aux vérifications qui sont nécessaires pour déceler les accords, décisions et pratiques concertées interdits par le présent règlement ainsi que l'exploitation abusive d'une position dominante interdite par le présent règlement;

considérant que, si, lors de l'application du règlement à un cas d'espèce, il se pose, de l'avis d'un État membre, des questions de principe concernant la politique commune des transports, il est opportun que ces questions de principe puissent être examinées par le Conseil; qu'il convient que le Conseil puisse être saisi de toute question de caractère général posée par la mise en œuvre de la politique de la concurrence dans le domaine des transports; qu'une procédure doit être prévue afin d'assurer que la décision en vue de l'application du règlement au cas d'espèce ne sera rendue par la Commission qu'après l'examen des ques-

▼B

tions de principe par le Conseil et en tenant compte des orientations qui s'y seront dégagées;

considérant qu'afin d'accomplir sa mission de veiller à l'application des dispositions du présent règlement, la Commission doit être habilitée à adresser aux entreprises ou aux associations d'entreprises des recommandations et des décisions tendant à faire cesser les infractions aux dispositions du règlement interdisant certains accords, décisions ou pratiques;

considérant que le respect des interdictions édictées par le règlement et l'exécution des obligations imposées aux entreprises et associations d'entreprises en application de celui-ci doivent pouvoir être assurés au moyen d'amendes et d'astreintes;

considérant qu'il convient d'assurer le droit des entreprises intéressées d'être entendues par la Commission, de donner aux tiers, dont les intérêts peuvent être affectés par une décision, l'occasion de faire valoir au préalable leurs observations, ainsi que d'assurer une large publicité des décisions prises;

considérant qu'il convient d'attribuer à la Cour de justice, en application de l'article 172 du traité, une compétence de pleine juridiction en ce qui concerne les décisions par lesquelles des amendes ou des astreintes sont infligées;

considérant qu'il y a lieu de reporter de six mois l'entrée en vigueur de l'interdiction édictée par le règlement en ce qui concerne les accords, décisions et pratiques concertées existant à la date de la publication du présent règlement au *Journal officiel des Communautés européennes* afin de faciliter aux entreprises leur adaptation aux dispositions de celui-ci;

considérant qu'il conviendra de procéder, à la suite des discussions qui auront lieu avec les États tiers signataires de la convention révisée pour la navigation du Rhin et, dans un délai approprié à compter de la clôture de ces discussions, aux aménagements à l'ensemble du règlement qui s'avèreraient nécessaires compte tenu des obligations découlant de la convention révisée pour la navigation du Rhin;

considérant qu'il conviendra d'apporter au règlement les modifications qui pourront s'avérer nécessaires en fonction de l'expérience acquise dans un délai de trois ans; qu'en particulier il y aura lieu d'examiner, compte tenu du développement de la politique commune des transports à cette époque, s'il convient d'étendre l'application du règlement aux accords, décisions et pratiques concertées ainsi qu'à l'exploitation abusive de positions dominantes n'affectant pas le commerce entre États membres,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Disposition de principe

Dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, les dispositions du présent règlement s'appliquent aux accords, décisions et pratiques concertées qui ont pour objet ou pour effet la fixation des prix et conditions de transport, la limitation ou le contrôle de l'offre de transport, la répartition des marchés de transport, l'application d'améliorations techniques ou la coopération technique, le financement ou l'acquisition en commun de matériel ou de fournitures de transport directement liés à la prestation de transport pour autant que cela soit nécessaire pour l'exploitation en commun d'un groupement d'entreprises de transport par route ou par voie navigable tel que défini à l'article 4, ainsi qu'aux positions dominantes sur le marché des transports. Ces dispositions s'appliquent également aux opérations des auxiliaires de transport qui ont le même objet ou les mêmes effets que ceux prévus ci-dessus.

▼ M1▼ B*Article 3***Exception légale pour les accords techniques**

1. ► M1 L'interdiction de l'article 81, paragraphe 1, du traité ◀ ne s'applique pas aux accords, décisions et pratiques concertées qui ont seulement pour objet et pour effet l'application d'améliorations techniques ou la coopération technique par:

- a) l'application uniforme de normes et de types pour le matériel, les ravitaillements pour les transports, les moyens de transport et les installations fixes;
- b) l'échange ou l'utilisation en commun, pour l'exploitation des transports, du personnel, du matériel, des moyens de transport et des installations fixes;
- c) l'organisation et l'exécution de transports successifs, complémentaires, substitutifs ou combinés ainsi que l'établissement et l'application de prix et conditions globaux pour ces transports, y compris les prix de concurrence;
- d) l'acheminement de transports effectué par un seul mode de transport par les itinéraires les plus rationnels du point de vue de l'exploitation;
- e) la coordination des horaires des transports sur des itinéraires successifs;
- f) le groupement d'envois isolés;
- g) l'établissement de règles uniformes concernant la structure et les conditions d'application des tarifs de transport pour autant qu'elles ne fixent pas les prix et conditions de transport.

2. La Commission saisira, le cas échéant, le Conseil de propositions visant à étendre ou réduire la liste reprise au paragraphe 1.

*Article 4***Exemption pour les groupements de petites et moyennes entreprises**

1. ► M1 Les accords, décisions et pratiques concertées visés à l'article 81, paragraphe 1, du traité ◀, sont exemptés de l'interdiction édictée par cet article, lorsqu'ils ont pour objet:

- la constitution et le fonctionnement de groupements d'entreprises de transport par route ou par voie navigable pour l'exécution d'activités de transport,
- le financement ou l'acquisition en commun de matériel ou de fournitures de transport directement liés à la prestation de transport, pour autant que cela soit nécessaire pour l'exploitation en commun de ces groupements

et que la capacité de chargement totale du groupement ne dépasse pas:

- 10.000 tonnes pour les transports par route,
- 500.000 tonnes pour les transports par voie navigable.

La capacité individuelle de chaque entreprise adhérant au groupement ne peut dépasser 1.000 tonnes pour les transports par route ou 50.000 tonnes pour les transports par voie navigable.

▼ M1

2. Si la mise en œuvre d'accords, de décisions ou de pratiques concertées visés au paragraphe 1 entraîne, dans des cas d'espèce, des effets incompatibles avec les conditions prévues à l'article 81, paragraphe 3, du traité, les entreprises et associations d'entreprises peuvent être obligées à mettre fin à ces effets.

▼ M1▼ B

*Article 13***Durée de validité et révocation des décisions d'application de l'article 5**▼ M1▼ B

3. La Commission peut révoquer ou modifier sa décision ou interdire des actes déterminés aux intéressés:

- a) si la situation de fait se modifie à l'égard d'un élément essentiel à la décision,
- b) si les intéressés contreviennent à une charge dont la décision a été assortie,
- c) si la décision repose sur des indications inexactes ou a été obtenue frauduleusement, ou
- d) si les intéressés abusent de l'exemption des dispositions de l'article 2 qui leur a été accordée par la décision.

Dans les cas visés sous b), c) et d), la décision peut être révoquée avec effet rétroactif.

▼ M1▼ B

*Article 30***Entrée en vigueur, ententes existantes**

1. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} juillet 1968.

▼ M1▼ B

*Article 31***Révision du règlement**

1. Le Conseil procédera, à la suite des discussions qui auront lieu avec les États tiers signataires de la convention révisée pour la navigation du Rhin et dans un délai de six mois à compter de la clôture de ces discussions, sur proposition de la Commission, aux aménagements à l'ensemble du présent règlement qui s'avèreraient nécessaires compte tenu des obligations découlant de la convention révisée pour la navigation du Rhin.

2. La Commission transmet au Conseil, avant le 1^{er} janvier 1971, un rapport général sur l'application du présent règlement et, avant le 1^{er} juillet 1971, une proposition de règlement tendant à porter au présent règlement les modifications qui apparaîtront nécessaires.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.