

Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

► **B**

DÉCISION DU CONSEIL

du 25 juillet 1983

relative à l'autonomie commerciale des chemins de fer dans la gestion de leurs trafics internationaux de voyageurs et de bagages

(83/418/CEE)

(JO L 237 du 26.8.1983, p. 32)

Modifiée par:

	Journal officiel		
	n°	page	date
► <u>M1</u> Règlement (CEE) n° 3572/90 du Conseil du 4 décembre 1990	L 353	12	17.12.1990

Modifiée par:

► <u>A1</u> Acte d'adhésion de l'Espagne et du Portugal	L 302	23	15.11.1985
► <u>A2</u> Acte d'adhésion de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède	C 241	21	29.8.1994
(adapté par la décision 95/1/CE, Euratom, CECA du Conseil)	L 1	1	1.1.1995

▼B**DÉCISION DU CONSEIL****du 25 juillet 1983****relative à l'autonomie commerciale des chemins de fer dans la gestion de leurs trafics internationaux de voyageurs et de bagages**

(83/418/CEE)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,vu l'avis de l'Assemblée ⁽²⁾,vu l'avis du Comité économique et social ⁽³⁾,

considérant que le Conseil a défini, dans sa résolution du 15 décembre 1981, les grandes lignes de la politique ferroviaire dans le cadre de la politique commune des transports et manifesté notamment son intérêt pour une meilleure coopération entre les entreprises ferroviaires dans le trafic international;

considérant qu'en effet des mesures doivent être prises au plan communautaire pour permettre aux chemins de fer de développer leur rôle dans le trafic international de voyageurs;

considérant que la réalisation de cet objectif présuppose que les États membres s'efforcent de supprimer tous les obstacles s'opposant à une autonomie de gestion suffisante des entreprises ferroviaires en vue de leur permettre de concentrer leurs efforts communs sur l'amélioration de l'offre des services en matière de trafic international de voyageurs afin d'optimiser les résultats financiers;

considérant qu'une telle coopération dans la gestion commerciale de ces transports, tenant compte des intérêts communs, implique notamment une politique de prix flexible, dynamique et attractive reflétant la structure particulière des marchés internationaux en cause,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

1. Les États membres prennent les dispositions nécessaires pour assurer l'application de la présente décision aux entreprises de chemins de fer suivantes:

▼M1

- Société nationale des chemins de fer belges (SNCB)/Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS),
- Danske Statsbaner (DSB),
- Deutsche Bundesbahn (DB),
- Deutsche Reichsbahn (DR),
- Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ),
- Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE),

⁽¹⁾ JO n° C 23 du 28. 1. 1983, p. 12.⁽²⁾ JO n° C 161 du 20. 6. 1983, p. 172.⁽³⁾ JO n° C 211 du 8. 8. 1983, p. 7.

▼ M1

- Société nationale des chemins de fer français (SNCF),
- Córas Iompair Éireann (CIE),
- Ente Ferrovie dello Stato (FS),
- Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL),
- Naamloze Vennootschap Nederlandse Spoorwegen (NS),

▼ A2

- Österreichische Bundesbahnen (ÖBB),

▼ M1

- Caminhos-de-Ferro Portugueses, EP (CP),

▼ A2

- Valtionrautatiet/Statsjärnvägarna (VR),
- Statens järnvägar (SJ),

▼ M1

- British Rail (BR),
- Northern Ireland Railways (NIR).

▼ B

2. En ce qui concerne la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL), la Belgique et la France procèdent avec le Luxembourg aux modifications des textes organiques qui s'avèreraient nécessaires pour permettre l'application de la présente décision.

Article 2

Conformément aux dispositions de la présente décision, les entreprises de chemin de fer disposent de l'autonomie commerciale dans la gestion du trafic international de voyageurs et de bagages.

Cette autonomie sert notamment au renforcement de leur coopération en vue de la poursuite d'objectifs communs et ne porte pas préjudice aux obligations de service public.

Article 3

Les entreprises de chemin de fer ont la liberté:

- d'établir des tarifs à barèmes communs offrant des prix de bout en bout, les prix indiqués par ces tarifs pouvant être indépendants de ceux obtenus par la somme des prix des tarifs nationaux,
- d'offrir seules, ou en coopération avec d'autres entreprises de transport ou de l'industrie du tourisme, des services intégrés sous la forme de forfaits globaux,
- de créer des *pools* de recettes dans le cadre de communautés d'intérêts,
- de se déléguer des pouvoirs pour faire des offres communes à la clientèle.

Article 4

1. Dans le cadre de la réglementation communautaire applicable, et notamment de l'article 9 paragraphe 1 de la décision 75/327/CEE ⁽¹⁾, les entreprises de chemin de fer déterminent, selon leurs intérêts commerciaux et en tenant compte du prix de revient ainsi que de la situation du marché, les prix et conditions de transport de voyageurs et de bagages en trafic international entre les États membres.

2. En vue de contribuer à la réalisation des objectifs visés par la décision 75/327/CEE, les entreprises de chemins de fer pratiquent, en trafic international de voyageurs et de bagages entre États membres, des prix ayant au moins pour but:

- d'assurer la couverture des charges affectables spécifiques des transports concernés par la présente décision, et

⁽¹⁾ JO n° L 152 du 12. 6. 1975, p. 3.

▼B

— de dégager une contribution positive à la couverture des charges communes.

3. Les mesures prises dans le cadre de la présente décision doivent avoir comme objectif d'obtenir l'optimisation des recettes et d'améliorer la situation financière des chemins de fer.

Article 5

Les entreprises ferroviaires soumettent à la Commission et au Conseil, pour le 31 décembre 1984 au plus tard, un rapport commun sur l'opportunité de créer, pour le trafic international de voyageurs, une organisation commune pour la mise en oeuvre d'actions commerciales.

Article 6

1. Les États membres arrêtent, avant le 1^{er} juillet 1984 et après consultation de la Commission, les dispositions nécessaires à l'exécution de la présente décision.

2. Si un État membre le demande ou si la Commission l'estime opportun, elle procède à une consultation avec les États membres intéressés sur les projets relatifs aux dispositions visées au paragraphe 1.

Article 7

À l'issue d'une période de cinq ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente décision, la Commission fait rapport au Conseil sur le bilan de son application.

À la lumière dudit rapport, le Conseil réexamine la situation et, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission, prend la décision appropriée.

Article 8

Les États membres et les entreprises ferroviaires visées à l'article 1^{er} sont destinataires de la présente décision.