

<u>Numéro d'information</u>	Sommaire	Page
I Communications		
Commission		
90/C 34/01	ECU.....	1
90/C 34/02	Récapitulatif des appels à la concurrence, publiés dans le <i>Supplément au Journal officiel des Communautés européennes</i> , financés par la Communauté économique européenne dans le cadre du Fonds européen de développement (FED) ou du budget communautaire (Semaine du 6 au 10 février 1990)	2
90/C 34/03	Communications de la Commission au titre de l'article 115 du traité CEE	3
90/C 34/04	Avis d'appel d'offre concernant l'assistance technique à fournir à la Commission des Communautés européennes pour la mise en œuvre du programme d'action <i>Euro-tecnet</i> visant la promotion de l'innovation dans le domaine de la formation professionnelle résultant du changement technologique	4
90/C 34/05	Communication de la Commission conformément à l'article 15 paragraphe 3 du règlement (CEE) n° 3897/89 du Conseil, du 18 décembre 1989, portant application de préférences tarifaires généralisées pour l'année 1990 aux produits textiles originaires de pays en voie de développement	7
II Actes préparatoires		
Commission		
90/C 34/06	Proposition de directive du Conseil relative au développement des chemins de fer de la Communauté	8
90/C 34/07	Proposition de règlement (CEE) du Conseil modifiant le règlement (CEE) n° 1191/69 relatif à l'action des États membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable	11
90/C 34/08	Proposition de décision du Conseil relative à la mise en œuvre d'un réseau européen de trains à grande vitesse	13
90/C 34/09	Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 75/130/CEE relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres	15

I

(Communications)

COMMISSION

ECU ⁽¹⁾

13 février 1990

(90/C 34/01)

Montant en monnaie nationale pour une unité:

Franc belge et franc luxembourgeois con.	42,6533	Peseta espagnole	131,874
Franc belge et franc luxembourgeois fin.	42,6533	Escudo portugais	179,772
Mark allemand	2,04024	Dollar des États-Unis	1,21097
Florin néerlandais	2,29951	Franc suisse	1,82008
Livre sterling	0,719016	Couronne suédoise	7,44503
Couronne danoise	7,87855	Couronne norvégienne	7,85797
Franc français	6,93581	Dollar canadien	1,45389
Lire italienne	1515,38	Schilling autrichien	14,3669
Livre irlandaise	0,769552	Mark finlandais	4,80209
Drachme grecque	192,193	Yen japonais	175,009
		Dollar australien	1,60776
		Dollar néo-zélandais	2,04038

La Commission a mis en service un télex à répondeur automatique qui transmet à tout demandeur, sur simple appel télex de sa part, les taux de conversion dans les principales monnaies. Ce service fonctionne chaque jour à partir de 15 h 30 jusqu'au lendemain à 13 heures.

L'utilisateur doit procéder de la manière suivante:

- appeler le numéro de télex 23789 à Bruxelles,
- émettre son propre indicatif télex,
- former le code «cccc» qui déclenche le système de réponse automatique entraînant l'impression des taux de conversion de l'écu sur son télex,
- ne pas interrompre la communication avant la fin du message, signalée par l'impression «ffff».

Note: La Commission a également en service un télex à répondeur automatique (sous le n° 21791) donnant des données journalières concernant le calcul des montants compensatoires monétaires dans le cadre de l'application de la politique agricole commune.

(¹) Règlement (CEE) n° 3180/78 du Conseil du 18 décembre 1978 (JO n° L 379 du 30. 12. 1978, p. 1), modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) n° 1971/89 (JO n° L 189 du 4. 7. 1989, p. 1).

Décision 80/1184/CEE du Conseil du 18 décembre 1980 (convention de Lomé) (JO n° L 349 du 23. 12. 1980, p. 34).

Décision n° 3334/80/CECA de la Commission du 19 décembre 1980 (JO n° L 349 du 23. 12. 1980, p. 27).

Règlement financier du 16 décembre 1980 applicable au budget général des Communautés européennes (JO n° L 345 du 20. 12. 1980, p. 23).

Règlement (CEE) n° 3308/80 du Conseil du 16 décembre 1980 (JO n° L 345 du 20. 12. 1980, p. 1).

Décision du conseil des gouverneurs de la Banque européenne d'investissement du 13 mai 1981 (JO n° L 311 du 30. 10. 1981, p. 1).

Récapitulatif des appels à la concurrence, publiés dans le *Supplément au Journal officiel des Communautés européennes*, financés par la Communauté économique européenne dans le cadre du Fonds européen de développement (FED) ou du budget communautaire

(Semaine du 6 au 10 février 1990)

(90/C 34/02)

Numéro de l'appel d'offres	Numéro et date du Journal officiel Supplément «S»	Pays	Objet	Date limite remise soumission
3165	S 25 du 6. 2. 1990	Angola	AO-Luanda: Fournitures diverses	11. 4. 1990
3154	S 27 du 8. 2. 1990	Îles Fidji	FJ-Suva: Fournitures diverses	2. 4. 1990
3104	S 27 du 8. 2. 1990	Île Maurice	MU-Port Louis: Installations de stockage de pommes de terre (indication complémentaire)	11. 4. 1990
3191	S 28 du 9. 2. 1990	Inde	IN-New Delhi: Muriate de potasse	8. 3. 1990

Communications de la Commission au titre de l'article 115 du traité CEE

(90/C 34/03)

La Commission, par décision C(90) 258 du 8 février 1990, au titre de l'article 115 du traité CEE, a rejeté un recours introduit par la République française en vue d'être autorisée à exclure du traitement communautaire les parkas, anoraks, blousons et similaires, de la catégorie 21, originaires de Hong-kong et de T'ai-wan et mis en libre pratique dans les autres États membres.

La décision est applicable après la date de la présente décision et jusqu'au 30 septembre 1990.

Le texte de cette décision peut être obtenu auprès de la Commission à Bruxelles (tél.: 02/235 23 64; téléfax: 02/235 01 20 ou 235 01 21).

La Commission, par décision C(90) 259 du 8 février 1990, a autorisé la République française à exclure du traitement communautaire les parkas, anoraks, blousons et similaires, de la catégorie 21, originaires de la république populaire de Chine et de la Corée du Sud, et mis en libre pratique dans les autres États membres.

La décision est applicable après la date de la présente décision et jusqu'au 30 septembre 1990.

Le texte de cette décision peut être obtenu auprès de la Commission à Bruxelles (tél.: 02/235 23 64; téléfax: 02/235 01 20 ou 235 01 21).

La Commission, par décision C(90) 260 du 8 février 1990, au titre de l'article 115 du traité CEE, a rejeté un recours introduit par la République française en vue d'être autorisée à exclure du traitement communautaire les chemises et chemisettes, autres qu'en bonneterie, de la catégorie 8, originaires de Hong-kong et mises en libre pratique dans les autres États membres.

La décision est applicable après la date de la présente décision et jusqu'au 30 septembre 1990.

Le texte de cette décision peut être obtenu auprès de la Commission à Bruxelles (tél.: 02/235 23 64; téléfax: 02/235 01 20 ou 235 01 21).

Avis d'appel d'offre concernant l'assistance technique à fournir à la Commission des Communautés européennes pour la mise en œuvre du programme d'action Eurotecnet visant la promotion de l'innovation dans le domaine de la formation professionnelle résultant du changement technologique

(90/C 34/04)

I. NOM ET ADRESSE DU SERVICE CONTRACTANT

Commission des Communautés européennes
Task Force «Ressources humaines, éducation, formation et jeunesse»,
rue de la Loi, 200, B-1049 Bruxelles.

II. PROCÉDURE

Appel d'offre public.

III. OBJET ET ÉLIGIBILITÉ

1. Introduction

1.1. En vue de l'assister dans la mise en œuvre de la décision 89/657/CEE du Conseil, du 18 décembre 1989 (1), établissant un programme d'action visant à promouvoir l'innovation dans le domaine de la formation professionnelle résultant du changement technologique dans la Communauté européenne (*Eurotecnet*), la Commission des Communautés européennes cherche à s'assurer le concours technique d'une organisation qui sera chargée d'exécuter les tâches résumées ci-après.

1.2. Ces tâches concernent le déroulement de l'ensemble du programme *Eurotecnet* et plus particulièrement les mesures d'accompagnement 1, 2 et 3 de ce programme (qui sont définies dans l'annexe à la décision du Conseil).

2. Résumé du programme

2.1. Première série de mesures d'accompagnement

2.1.1. La première série de mesures d'accompagnement vise à favoriser la diffusion de formules innovatrices pour adapter la formation professionnelle initiale et continue au changement technologique.

2.1.2. Dans ce contexte, la priorité est accordée aux mesures qui visent à:

- créer un réseau communautaire de projets pilotes novateurs montés dans les États membres et à nouer des liens entre ces projets au niveau communautaire,

- renforcer la coopération transnationale pour créer des projets pilotes en associant le secteur public et le secteur privé,
- concevoir des programmes de formation professionnelle pour les formateurs,
- mettre en œuvre des méthodes assurant l'échange et le transfert des contenus du programme entre les États membres,
- créer des groupements pour la formation et la technologie chargés de développer la formation aux technologies dans les entreprises et pour les demandeurs d'emploi,
- mettre en place un centre communautaire d'échange et de documentation ayant pour tâche de faciliter l'exploitation et les échanges de matériels didactiques,
- développer la coopération avec le Cedefop pour l'organisation de visites d'étude transnationales,
- soutenir les mesures prises dans les États membres par des actions de vulgarisation, d'échange ou de transfert.

2.2. Deuxième série de mesures d'accompagnement

2.2.1. La seconde série de mesures d'accompagnement vise à favoriser les travaux de recherche et d'analyse pour adapter l'offre de formation professionnelle initiale ou continue aux exigences du changement technologique. Ces travaux vont être réalisés en liaison avec les projets pilotes et conféreront un fondement scientifique au programme.

2.2.2. La priorité est accordée aux mesures qui ont pour objet de:

- concevoir des formules et modèles pédagogiques nouveaux, qui sont susceptibles d'être intégrés dans des programmes de formation professionnelle et qui font notamment appel à des modes d'apprentissage multimedia,
- améliorer les modes de formation professionnelle aux nouvelles technologies pour les personnes défavorisées ou marginalisées et leur faciliter l'accès à cette formation,
- faire l'analyse des résultats des programmes de recherche et de technologie, en particulier des programmes parrainés par la Communauté, et évaluer leur impact sur les besoins de qualifications et de compétences.

(1) JO n° L 393 du 30. 12. 1989.

2.3. Troisième série de mesures d'accompagnement

2.3.1. La troisième série de mesures d'accompagnement vise à organiser des campagnes et actions d'information diverses, propres à assurer la large diffusion des connaissances acquises dans le cadre du programme.

2.3.2. La priorité est accordée aux mesures qui ont pour objet de:

- organiser des conférences au niveau communautaire ou à l'intérieur des États membres sur des problèmes clés afin d'étudier les liens entre la formation professionnelle et les technologies,
- organiser des séminaires, des colloques spécialisés, des ateliers interprojets et des tables rondes dans le cadre européen,
- développer la coopération entre les États membres concernant l'utilisation des bases de données et la diffusion de l'information sur l'offre de formation et les qualifications,
- élaborer des publications fournissant des informations sur le programme et ses activités dans les langues communautaires officielles.

2.4. Quatrième série de mesures d'accompagnement

2.4.1. La quatrième série de mesures d'accompagnement concerne l'assistance technique nécessaire pour le déroulement général du programme faisant l'objet du présent avis d'appel d'offres, l'évaluation continue de ce programme, la diffusion et le transfert des résultats obtenus, ainsi que pour l'organisation de l'information et du concours requis pour la procédure d'évaluation externe visée à l'article 11 de la décision.

3. Activités d'accompagnement à déployer

3.1. Pour accompagner les mesures décrites aux paragraphes précédents, l'organisation dont la Commission veut s'assurer le concours technique pour l'application du programme *Eurotecnet*, sera chargée de l'animation, de la coordination et de l'administration technique de l'ensemble du programme ainsi que de la diffusion des résultats obtenus. Elle aura à travailler dans toutes les langues officielles de la Communauté. Elle aura notamment à exécuter les tâches suivantes:

- a) aider la Commission à définir et à mettre en œuvre les orientations générales régissant le programme *Eurotecnet*, ainsi que les aides financières mobilisables dans ce cadre;
- b) seconder la Commission pour définir dans le détail les critères commandant l'action communautaire;
- c) aider la Commission à instruire et analyser les demandes de concours;

d) organiser, selon le cas, des séminaires, des colloques spécialisés, des ateliers interprojets, des tables rondes et des conférences;

e) élaborer, à la demande de la Commission, des documents de travail sur les questions traitées, dans les langues qui lui sont précisées le cas échéant;

f) traiter toutes les demandes d'information concernant les concours et l'aide accordés au titre du programme, et donner les conseils et orientations nécessaires;

g) procéder au paiement des concours et aides à leurs bénéficiaires conformément aux instructions données par la Commission;

h) élaborer, dans toutes les langues de la Communauté, des publications et de la documentation, y compris du matériel d'information, sur le programme ou des activités spécifiques développées au titre du programme;

i) assurer les services de documentation, de traduction et de secrétariat que nécessite la mise en œuvre du programme;

j) travailler en liaison permanente avec le Cedefop pour ce qui concerne le programme de visites d'étude;

k) opérer en liaison constante avec les instances désignées par les États membres pour la mise en œuvre du programme.

4. Organisations éligibles

4.1. Les organisations intéressées doivent déjà avoir à Bruxelles, ou être prêtes à établir dans cette ville, une base d'où elles peuvent ou pourront assurer le concours technique requis par la Commission. Elles doivent pouvoir faire état d'une expérience confirmée de la promotion dans le domaine de la formation professionnelle et du changement technologique, comme dans celui de l'accompagnement de projets de coopération transnationaux et de la diffusion de l'expérience acquise entre les États membres. Elles doivent pouvoir offrir un large éventail de langues connues comme langues natales.

4.2. À titre indicatif, sous réserve des dispositions détaillées que l'on trouvera dans le dossier d'appel d'offres, la Commission cherche à s'assurer le concours technique d'une équipe qui pourrait compter huit à dix personnes en 1990 et s'étoffer ensuite pour comprendre de douze à quinze personnes. Il est essentiel que cette équipe puisse offrir un large éventail de langues connues comme langues natales.

5. Base juridique

La base juridique du concours technique apporté par l'organisation adjudicataire est un contrat reconductible annuellement à conclure pour les cinq années

d'application du programme à compter du 1^{er} août 1990. Le contrat contiendra les conditions générales que la Commission applique à ce type de contrat; pour le détail, on se reportera au dossier d'appel d'offres.

IV. PROCÉDURE D'APPEL D'OFFRES

6. Dossier d'appel d'offres

6.1. Le dossier d'appel d'offres peut être obtenu auprès de la Commission des Communautés européennes, *Task Force* «Ressources humaines, éducation, formation et jeunesse», rue de la Loi, 200, B-1049 Bruxelles, à l'attention de M. T. Mawson (à partir du 31 janvier 1990).

7. Réception des offres

7.1. Les offres doivent parvenir à la Commission des Communautés européennes, *Task Force* «Ressources humaines, éducation, formation et jeunesse», à l'attention de M. T. Mawson, bureau Joseph II 37, 4/11, au plus tard le 30 mars 1990 et ce, avant 16 heures, quand elles sont remises en mains propres.

7.2. Les offres doivent être soumises:

a) de préférence par voie postale

ou

b) par dépôt auprès du fonctionnaire désigné au paragraphe 7.1.

Les envois postaux doivent être recommandés.

7.3. Comme preuve de la date de dépôt fait foi le cachet de la poste ou le reçu daté et signé par le fonctionnaire de la *task force* désigné pour réceptionner les offres au paragraphe 7.1.

7.4. L'offre doit être soumise sous double pli cacheté, l'enveloppe intérieure portant en plus de l'adresse indiquée dans l'avis d'appel d'offres, la mention: «Appel d'offres n° TSRH 01/90. Offre de (nom de l'organisation). Ne doit pas être ouvert par le service du courrier». Les enveloppes autocollantes pouvant être ouvertes et refermées sans laisser de trace sont proscrites.

7.5. L'offre comporte impérativement:

- les statuts de la personne morale soumissionnaire,
- l'organigramme de l'exécution du programme,
- un budget détaillé pour les cinq années de déroulement du programme, qui tient compte du fait que la Commission des Communautés européennes est exonérée de tous droits et taxes, y compris la taxe sur la valeur ajoutée.

7.6. L'offre, qui peut être rédigée dans l'une quelconque des langues officielles de la Communauté, doit être soumise en triple exemplaire à l'adresse indiquée au paragraphe 7.1.

Pour faciliter et accélérer la procédure d'instruction, une traduction en français ou en anglais de l'offre qui serait présentée dans une autre langue officielle de la Communauté serait appréciée.

7.7 Toute offre implique l'acceptation des «conditions générales applicables aux contrats». Se reporter au dossier d'appel d'offres.

8. Modalités de sélection

8.1. Les offres sont évaluées sur la base des critères suivants:

— la capacité de l'organisation, dûment démontrée par le soumissionnaire, de satisfaire les exigences résumées dans le présent avis et définies dans le détail dans le dossier d'appel d'offres,

— le budget proposé

et

— les garanties professionnelles et financières données par le soumissionnaire et la qualité de la personne morale.

8.2. La durée de l'offre est de six mois à compter de la date limite de réception des offres.

8.3. L'ouverture des enveloppes contenant les offres est assurée par une commission *ad hoc* comprenant:

— M. R. Charters d'Azevedo, chef de l'unité éducation et formation aux nouvelles technologies,

— M. T. Mawson, fonctionnaire membre de cette unité

et

— M^{me} S. Evans, assistante du directeur de la *task force*.

8.4. La commission *ad hoc* procédera à l'ouverture des enveloppes le 11 avril 1990, à 11 heures. Elle a pour tâche de vérifier si les modalités de dépôt des offres sont respectées.

8.5. La Commission se réserve le droit de traiter avec la personne morale de son choix.

8.6. Les soumissionnaires seront informés du sort réservé à leurs offres.

8.7. Les conditions financières du contrat sont fixées en écus. Le montant global est établi au prorata du budget disponible de la Commission.

Communication de la Commission conformément à l'article 15 paragraphe 3 du règlement (CEE) n° 3897/89 du Conseil, du 18 décembre 1989, portant application de préférences tarifaires généralisées pour l'année 1990 aux produits textiles originaires de pays en voie de développement

(90/C 34/05)

En vertu de l'article 15 paragraphe 3 du règlement (CEE) n° 3897/89 du Conseil, du 18 décembre 1989 (JO n° L 383 du 30. 12. 1989), la Commission communique que les plafonds tarifaires communautaires repris ci-après sont atteints:

Numéro d'ordre	Catégorie	Origine	Montant du plafond
40.0160	16	Inde	94 000 pièces
40.0270	27	Inde	248 000 pièces
40.0280	28	Thaïlande	104 000 pièces
40.0280	28	Pakistan	104 000 pièces
40.0385	38 B	Chine	1 tonne
40.0385	38 B	Pakistan	1 tonne
40.0385	38 B	Hong-kong	1 tonne
40.0390	39	Pakistan	96 tonnes
40.0400	40	Inde	35 tonnes
40.0580	58	Chine	54 tonnes
40.0590	59	Inde	295 tonnes
40.0590	59	Chine	59 tonnes
40.0750	75	Thaïlande	9 000 pièces
40.0880	88	Chine	2 tonnes
40.0970	97	Chine	4 tonnes
42.1610	161	Chine	70 tonnes

II

(Actes préparatoires)

COMMISSION

Proposition de directive du Conseil relative au développement des chemins de fer de la Communauté*COM(89) 564 final**(Présentée par la Commission le 1^{er} décembre 1989.)**(90/C 34/06)*

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

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

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant qu'une plus grande intégration du secteur communautaire des transports est un élément essentiel du marché intérieur et que les chemins de fer constituent un élément vital du secteur des transports dans la Communauté;

considérant que l'efficacité d'un réseau de chemin de fer dans le cadre du marché intérieur et pour les trajets de transit doit être améliorée pour s'intégrer dans un marché compétitif tout en prenant en compte les aspects spécifiques des chemins de fer;

considérant que, pour réaliser ces objectifs, les mesures adéquates pour éliminer les entraves à la liberté de prestation de services doivent être prises à la lumière de l'expérience pratique;

considérant que le développement futur et l'exploitation efficace du réseau ferroviaire nécessitent d'établir une distinction entre l'exploitation de services de transport et l'exploitation de l'infrastructure; que, pour rendre cette distinction effective, il est nécessaire que dans tous les cas ces deux activités d'exploitation soient gérées séparément et aient des comptabilités distinctes;

considérant que, pour des motifs de transparence, chaque État membre doit établir et rendre publiques les conditions de maintien et d'établissement sur son territoire de compagnies de chemin de fer et les règles gouvernant leur droit d'accès à son infrastructure nationale;

considérant que, en vue de faciliter le transport entre États membres, les compagnies de chemin de fer doivent être libres de constituer des regroupements avec des compagnies de transport ferroviaire établies dans d'autres États membres;

considérant que ces regroupements internationaux doivent se voir garantir le droit d'accès et de transit à l'infrastructure des États membres d'établissement des compagnies regroupées, de même que le droit de transit dans les autres États membres, lorsque le service international concerné l'exige;

considérant que, en l'absence de règles communes sur la répartition des coûts d'infrastructure et afin d'assurer l'égalité de traitement entre modes de transports, les États membres doivent établir et rendre publiques les règles gouvernant le paiement par les compagnies de transport ferroviaire et par les regroupements de ces compagnies pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;

considérant que ces règles doivent se fonder sur les principes de non-discrimination et de concurrence loyale entre les modes de transport;

considérant que les États membres doivent accorder aux exploitants de l'infrastructure la compensation des pertes encourues dès lors que et dans la proportion où ceux-ci ont été contraints de facturer aux compagnies ferroviaires un prix inférieur au coût;

considérant que, pour rendre les transports par chemin de fer efficaces et compétitifs par rapport aux autres modes, les États membres doivent garantir que les compagnies de transport ferroviaire se voient octroyer un statut d'exploitant indépendant et se comportent selon des modalités commerciales;

considérant que, à cette même fin, les États membres doivent veiller en particulier à ce que les compagnies de transport à capital public jouissent d'une structure financière saine tout en veillant à ce que toute réorganisation financière qui pourrait être nécessaire soit réalisée en conformité avec les dispositions concernées du traité;

considérant qu'il est nécessaire d'instituer un comité consultatif pour assister la Commission et suivre l'application de la présente directive,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE

SECTION PREMIÈRE

Objectif et champ d'application

Article premier

L'objectif de la présente directive est de faciliter le développement dans la Communauté de chemins de fer efficaces et adaptés aux besoins d'un marché unique.

Article 2

1. Aux fins de la présente directive, on entend par:

a) «compagnie de chemin de fer», toute entreprise établie dans la Communauté pour fournir des services de transport par chemin de fer, et en particulier les compagnies suivantes:

- Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) / Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS),
- Danske Statsbaner (DSB),
- Deutsche Bundesbahn (DB),
- Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ),
- Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE),
- Société nationale des chemins de fer français (SNCF),
- Iarnród Eireann (IE),
- Ente Ferrovie dello Stato (FS),
- Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL),
- Naamloze Vennootschap Nederlandse Spoorwegen (NS),
- Caminhos do Ferro Portugueses EP (CP),
- British Rail (BR),
- Northern Ireland Railways (NIR);

b) «regroupement international», tout regroupement de compagnies de chemin de fer comprenant au moins deux compagnies établies dans des États membres différents et créé pour exploiter des services de transport entre États membres;

c) «exploitant de l'infrastructure», toute entité publique ou entreprise exploitant l'infrastructure ferroviaire.

2. Les compagnies de chemin de fer dont l'activité est limitée à l'exploitation de transports urbains et suburbains, tels que définis à l'article 1^{er} paragraphe 5 du règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil (¹), sont exclues du champ d'application de la présente directive.

Article 3

Les États membres arrêtent les conditions financières et autres, y compris la procédure d'autorisation, auxquelles toute entreprise doit satisfaire pour s'établir comme compagnie de chemin de fer pour pouvoir accéder à l'infrastructure publique.

SECTION II

Infrastructure ferroviaire

Article 4

Les États membres prennent les mesures nécessaires au développement de leur infrastructure ferroviaire nationale en prenant en compte les besoins globaux de la Communauté. À cet effet, les États membres prennent et rendent publiques les mesures concernant l'infrastructure de façon conforme aux principes de la présente directive.

Article 5

1. À toute compagnie de chemin de fer établie en conformité avec l'article 3 est garanti l'accès à des conditions équitables à l'infrastructure ferroviaire nationale du pays d'établissement.

2. Les regroupements internationaux bénéficient aux mêmes conditions des droits d'accès et de transit pour les nécessités de prestation de services internationaux sur les relations entre les États membres où sont établies les compagnies constituant le regroupement.

Article 6

1. Jusqu'à l'entrée en vigueur des règles communes sur la répartition des coûts d'infrastructure, les États membres garantissent que les compagnies de chemin de fer et les regroupements internationaux paient un prix d'accès basé sur les principes de non-discrimination et de concurrence loyale entre les modes de transport.

2. Si l'objectif défini au paragraphe 1 entraîne un prix d'accès inférieur à celui nécessaire à la couverture des coûts totaux d'infrastructure, l'exploitant de l'infrastructure reçoit de l'État membre concerné une compensation financière des pertes encourues de ce fait.

3. Les prix d'accès pour chaque ligne sont établis par l'exploitant de l'infrastructure concerné en tenant compte notamment du total des kilomètres train effectués et de toute contrainte particulière, due à des facteurs tels que la vitesse, la charge à l'essieu et le niveau ou la période d'utilisation.

(¹) JO n° L 156 du 28. 6. 1969, p. 1.

4. La Communauté peut demander aux États membres de fournir toute information relative:

- à l'usage annuel et aux recettes des lignes utilisées par au moins deux compagnies de chemin de fer,
- aux coûts annuels de maintenance et d'investissement pour chacune de ces lignes,
- au montant total des compensations octroyées en vertu du paragraphe 2.

SECTION III

Principes communs s'appliquant aux compagnies ferroviaires

Article 7

1. Les États membres garantissent l'autonomie juridique et l'indépendance de gestion des compagnies de chemin de fer.
2. Les États membres garantissent que les compagnies de chemin de fer fonctionnent selon des principes commerciaux et sont libres d'ajuster au marché la nature de leur activité. Elles sont en particulier libres:
 - de constituer ou de participer à tout regroupement international;
 - de définir leur organisation interne, sans préjudice de l'article 8,
 - de contrôler la fourniture, la commercialisation et les prix des services;
 - de prendre les décisions concernant le personnel, les actifs et les achats,
 - de développer de nouveaux marchés, technologies ou services afin d'accroître la profitabilité à la fois à court et à long terme,
 - d'adopter toute technique innovante de gestion considérée comme utile,
 - de démarrer de nouvelles activités dans des domaines associés à l'activité ferroviaire, cela incluant la création de filiales ou la participation à des *joint ventures*,
 - de négocier et d'établir des contrats commerciaux avec des entités publiques, notamment en relation avec la prestation de «service public» de transport.

Article 8

Les États membres prennent les dispositions nécessaires pour que les compagnies de chemin de fer qui exploitent aussi l'infrastructure organisent leurs activités relatives à l'infrastructure et aux opérations de transport en deux «divisions» distinctes satisfaisant aux conditions posées à l'article 1^{er} paragraphe 3 du règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil. Les comptabilités des divisions sont tenues de façon à interdire toute possibilité de transfert entre elles des aides versées.

Article 9

1. Les États membres font en sorte que les compagnies de chemin de fer publiques jouissent au 1^{er} janvier 1993 d'une situation financière saine.
2. On entend par «situation financière saine», le fait que le bilan établi selon les principes de comptabilité généralement admis et reflétant la valeur réelle des actifs utilisés, après intégration de tous les transferts éventuels de propriété et de responsabilité financière concernant l'infrastructure, soit tel que les actifs à long terme et un fond de roulement d'une valeur adéquate soient financés par un niveau approprié de capital et par les dettes à long terme.
3. Les États membres veillent également à ce que les futurs investissements pour l'extension ou la création d'activités des compagnies de chemin de fer publiques soient couverts par une augmentation de capital adéquate.
4. Dans la limite où cela est nécessaire pour réaliser l'objectif posé au paragraphe 1, et en respectant les articles 92 et 93 du traité, les États membres peuvent aider, de façon exceptionnelle, à la reconstitution du capital. Cela peut, en particulier, comprendre l'annulation des dettes, par leur transfert à la charge de l'État ou par la constitution d'un fonds de sauvetage, ou par toute autre mesure financière équivalente.

SECTION IV

Dispositions finales

Article 10

La Commission est assistée par un comité de caractère consultatif composé des représentants des États membres et présidé par le représentant de la Commission.

Le représentant de la Commission soumet au comité un projet des mesures à prendre. Le comité émet son avis sur ce projet, dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause, le cas échéant en procédant à un vote.

L'avis est inscrit au procès-verbal; en outre, chaque État membre a le droit de demander que sa position figure à ce procès-verbal.

La Commission tient le plus grand compte de l'avis émis par le comité. Elle informe le comité de la façon dont elle a tenu compte de cet avis.

Article 11

Les dispositions de la présente directive s'appliquent sans préjudice de la directive du Conseil sur les procédures d'achat par les entités des secteurs du transport, de l'énergie, des télécommunications et de l'adduction d'eau.

Article 12

La décision 75/327/CEE du Conseil ⁽¹⁾ est abrogée.

Article 13

1. Les États membres prennent, après consultation de la Commission, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 1^{er} janvier 1993. Ils en informent immédiatement la Commission.

⁽¹⁾ JO n° L 152 du 12. 6. 1975, p. 3.

Les dispositions adoptées en vertu du premier alinéa se réfèrent explicitement à la présente directive.

2. Les États membres communiquent à la Commission les dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 14

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Proposition de règlement (CEE) du Conseil modifiant le règlement (CEE) n° 1191/69 relatif à l'action des États membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable

COM(89) 564 final

(Présentée par la Commission le 1^{er} décembre 1989.)

(90/C 34/07)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

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

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant qu'un des objectifs de la politique commune des transports est d'éliminer les disparités dans les obligations inhérentes à la notion de service public et qui sont de nature à fausser substantiellement les conditions de concurrence du marché des transports;

considérant que l'intérêt public particulier des services de transport peut justifier que la notion de service public s'applique à leurs activités;

considérant que les modalités de prestation de ces services doivent être établies entre les autorités compétentes et les entreprises dans le cadre d'un contrat afin de garantir l'activité commerciale de ces dernières;

considérant qu'à la lumière des possibilités offertes par ces contrats, imposer indéfiniment des obligations de

service public ne peut plus se justifier par la nécessité de satisfaire aux besoins des transports publics sauf pour la fourniture de certains services de transport urbain, suburbain et régionaux;

considérant qu'il est dès lors nécessaire de modifier le règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil ⁽¹⁾ pour établir les règles générales gouvernant les contrats de service public,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CEE) n° 1191/69 est modifié comme suit:

1) À l'article 1^{er}, les paragraphes 2, 3 et 4 sont remplacés par le texte suivant:

«2. Si cela se révèle nécessaire pour assurer un transport correct sur une ligne ou dans une aire géographique particulière, l'État membre peut prendre des mesures pour l'établissement ou la continuation de services publics sur la base de contrats à négocier avec les compagnies conformément à l'article 14.

3. Toutefois les États membres peuvent continuer de soumettre des services urbains, suburbains et

⁽¹⁾ JO n° L 156 du 28. 6. 1969, p. 1.

régionaux à l'imposition des obligations de service public visées au paragraphe 1. Ces services doivent être exploités comme une division particulière satisfaisant aux conditions suivantes:

- a) que les comptabilités soient séparées et les actifs clairement distingués;
- b) que soit reconnue son autonomie interne en ce qui concerne la gestion courante et le contrôle des domaines administratif et comptable;
- c) que le bilan soit équilibré par les recettes d'exploitation, y compris les concours publics et les compensations, sans aide de ou vers un autre secteur d'activité de l'entreprise.

4. La charge financière pesant sur une entreprise de transport et découlant de l'imposition des obligations de service public visées au paragraphe 3 fait l'objet de compensation selon les méthodes communes énoncées par le présent règlement.»

2) À l'article 1^{er} est ajouté le paragraphe 5 suivant:

«5. Au sens du présent règlement, on entend par:

- «services urbains et suburbains», les services de transport de voyageurs fonctionnant selon un système particulier de tarification afin de répondre aux besoins d'un centre urbain ou d'une agglomération, ainsi qu'aux besoins du transport de voyageurs entre ce centre ou cette agglomération et ses banlieues;
- «services régionaux», les services de transport destinés à répondre aux besoins en transport d'une région ou aux besoins de transport entre une région et les centres principaux de transport.»

3) Le deuxième alinéa du paragraphe 1 et le paragraphe 2 de l'article 10 ainsi que le paragraphe 3 de l'article 11 sont supprimés.

4) La section V est remplacée par le texte suivant:

«SECTION V

Contrats de service public

Article 14

1. On entend par «contrat de service public», un contrat négocié et conclu entre l'État membre et une entreprise de transport dans le but de fournir au public un service adéquat, tout en respectant l'autonomie et les intérêts commerciaux de l'entreprise de transport.

2. Au travers du contrat de service public, l'État membre peut en particulier garantir:

- la fourniture de services de transport répondant à des normes fixées de continuité, de régularité, de capacité et de qualité,
- l'exploitation de services complémentaires,
- le transport à des prix et conditions de transport déterminées, en particulier pour certaines catégories de voyageurs ou pour certaines lignes.

Un contrat de service public peut comprendre soit la fourniture d'un service entraînant un désavantage économique pour l'entreprise, soit la création ou le maintien d'un service de transport qui sinon n'existerait pas.

3. Tout contrat de service public doit être conclu au préalable et comprendra notamment les points suivants:

- a) la durée de validité du contrat, qui doit être pluriannuelle;
- b) les caractéristiques des services offerts, notamment les normes de continuité, de régularité, de capacité et de qualité;
- c) les règles de procédure concernant la fixation ou le réajustement des tarifs des services;
- d) le prix du contrat, qui peut être défini soit comme s'ajoutant aux recettes tarifaires — lorsque l'entreprise doit fixer ses prix à l'intérieur de certaines limites posées dans le contrat — soit comme comprenant les recettes tarifaires — quand l'État membre a gardé la latitude de fixer les tarifs;
- e) l'indication claire et explicite des moyens et des échéances de paiement du prix du contrat;
- f) la possibilité d'avenants pour prendre en compte des changements imprévisibles;
- g) une disposition relative à l'amortissement des actifs servant à l'exploitation des services.

4. Lorsqu'une entreprise souhaite interrompre ou introduire des modifications substantielles dans un service relevant d'un contrat de service public, l'autorité compétente en est préalablement informée et peut imposer le report de la décision durant une période suffisante pour organiser une consultation publique. Si l'autorité compétente désire maintenir ce service, elle doit engager des négociations à cet effet en vue de conclure un contrat de service public.

5. Dans l'éventualité d'un échec de ces négociations ou dans le cas d'un désaccord concernant

l'exécution d'un contrat, les parties concernées peuvent s'en remettre à un comité d'arbitres désignés par les deux parties. Pendant la durée de l'analyse par le comité d'arbitres, le service est maintenu. Les conclusions du comité tiennent notamment compte des éléments suivants:

- l'intérêt public général,
- les caractéristiques spécifiques du service,
- la nécessité de couvrir les coûts réels du service.

Les conclusions du comité sont rendues dans un délai de trois mois et lient les deux parties.

6. L'entreprise a droit à une compensation attribuée selon les méthodes énoncées à la section IV pour la période antérieure à la conclusion du contrat.

7. L'État membre fournit, pour le 31 mai de chaque année, à la Commission les informations concernant les contrats de service public en vigueur dans l'année précédente, et en particulier:

- un résumé du contenu des nouveaux contrats et des avenants,
- les conclusions des comités d'arbitres visés au paragraphe 5,

— l'évaluation générale des contrats venus à expiration.

Les États membres fournissent à la Commission, sur sa demande, toute information complémentaire sur les conditions, l'exploitation et les résultats des contrats de service public.»

5) L'article 19 est remplacé par le texte suivant:

«Article 19

1. Le présent règlement s'applique aux compagnies de chemin de fer tombant dans le champ d'application de la directive du Conseil relative au développement des chemins de fer de la Communauté⁽¹⁾.

2. En ce qui concerne les autres entreprises de transport, les entreprises dont l'activité principale est la fourniture de services de transport de caractère local ou régional sont exclues du champ d'application du présent règlement.»

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 1992.

⁽¹⁾ Voir proposition de directive en page 8 du présent Journal officiel.

Proposition de décision du Conseil relative à la mise en œuvre d'un réseau européen de trains à grande vitesse

COM(89) 564 final

(Présentée par la Commission le 1^{er} décembre 1989.)

(90/C 34/08)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

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

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant que le fonctionnement du marché intérieur exige le renforcement et l'accroissement de l'efficacité des infrastructures de transport entre les régions de la Communauté, grâce en particulier à un réseau de trains à grande vitesse pour le transport des personnes et, éventuellement, des marchandises;

considérant que la Commission a présenté au Conseil en 1986 un rapport intitulé «Vers un réseau européen à grande vitesse»⁽¹⁾; que le Parlement a appuyé une action communautaire dans ce domaine⁽²⁾ et que la Communauté des chemins de fer européens a présenté, début 1989, une «proposition pour un réseau européen à grande vitesse»;

considérant que la situation de saturation de l'espace aérien et de nombreux axes routiers est préoccupante et que l'augmentation des capacités aériennes et routières entraînerait des investissements très importants;

considérant que la Communauté doit accorder une priorité au développement des technologies les plus respectueuses de l'environnement;

considérant que les infrastructures ferroviaires répondent à cette exigence et bénéficieraient du développement de la technique de la grande vitesse;

⁽¹⁾ COM(86) 341 final.

⁽²⁾ Rapport Starita PE 109.323

considérant que les actions entreprises dans chaque État membre doivent s'insérer dans un programme coordonné au niveau communautaire où soit assuré un niveau de compatibilité qui garantisse une circulation optimale des matériels roulants, et qu'ainsi seront créés les conditions permettant à la Communauté de contribuer au financement du réseau, conformément aux règlements du Conseil en vigueur relatifs au soutien aux infrastructures de transport;

considérant que la définition de ce programme ainsi que l'harmonisation de certains paramètres techniques présente dès lors un caractère urgent;

considérant que la coordination nécessaire dans l'exécution du programme et des actes définis exige une concertation étroite entre les États membres et que cette coordination doit être effectuée au sein d'un comité à créer auprès de la Commission,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les liaisons ferroviaires à grande vitesse de la Communauté sont développées au sein d'un réseau européen qui garantit aux usagers des services de qualité. Sur les sections qui s'y prêtent, le réseau est également ouvert au transport rapide de marchandises.

Article 2

1. Le réseau européen de trains à grande vitesse, étroitement lié aux réseaux ferroviaires existants, comprend des lignes à grande vitesse ainsi que les lignes nécessaires aux connexions et aux prolongements.
2. Les lignes à grande vitesse sont celles qui permettent des vitesses supérieures à 200 kilomètres/heure pour les lignes nouvelles et à 160 kilomètres/heure pour les lignes améliorées.

Article 3

1. Il est créé auprès de la Commission un comité qui assure la concertation nécessaire pour le développement du réseau visé à l'article 2. Ce comité est composé de deux représentants de chaque État membre et de personnalités désignées par la Commission en fonction de leur compétence. Il est présidé par la Commission qui en assure le secrétariat.
2. En cas de besoin, le comité peut inviter des représentants de pays tiers intéressés au développement du réseau.

Article 4

1. Au plus tard le 31 décembre 1990, le Conseil arrête, selon la procédure prévue à l'article 75 du traité CEE, d'une part le schéma du réseau d'avenir de trains à grande vitesse et, d'autre part, le calendrier, pour les quinze prochaines années, de la réalisation des axes prioritaires.

2. Au cours de la définition de cette planification communautaire, un niveau suffisant de compatibilité des infrastructures et des équipements des différents éléments du réseau est fixé de façon à garantir la circulation optimale des matériels roulants. Le Conseil arrête, selon la procédure prévue à l'article 75 du traité CEE, les directives nécessaires pour l'harmonisation technique du réseau.

Article 5

1. Les États membres se concertent, au sein du comité visé à l'article 3, en vue des actions prévues en vertu de l'article 4.
2. En temps utile avant leur adoption définitive, les États membres communiquent à la Commission, qui en informe les autres États membres, leurs projets de réalisations d'infrastructures et de services de trains à grande vitesse en incluant leurs principales caractéristiques conceptuelles.
3. Si dans un délai d'un mois après cette communication, un État membre en fait la demande ou si la Commission en prend l'initiative, les informations communiquées font l'objet d'une concertation au sein du comité visé à l'article 3. Les demandes doivent être circonstanciées et préciser, notamment, les entraves éventuelles au fonctionnement et à la cohérence du réseau.
4. L'État membre responsable pour un projet soumis à la concertation n'engage pas son adoption définitive et sa mise en œuvre avant six mois à compter de la date de sa communication, afin de permettre un accord au sein du comité assurant que toute entrave au fonctionnement et à la cohérence du réseau européen soit évitée.
5. Ce délai est porté à douze mois si la Commission, dans les trois mois qui suivent la communication, fait part de son intention de proposer une directive sur cette question conformément à l'article 4 paragraphe 2.

Article 6

1. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer le bon fonctionnement de la procédure de concertation et notamment pour sauvegarder, le cas échéant, la confidentialité des informations qui leur seront fournies à cette occasion.
2. La procédure de concertation instaurée par la présente décision ne porte pas atteinte aux compétences des comités déjà existants et en particulier des comités consultatifs et techniques, notamment le comité des infrastructures instauré par la décision 78/174/CEE du Conseil ⁽¹⁾.

Article 7

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

⁽¹⁾ JO n° L 54 du 25. 2. 1978, p. 16.

Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 75/130/CEE relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres

COM(89) 564 final

(Présentée par la Commission le 1^{er} décembre 1989.)

(90/C 34/09)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

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

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

vu les résultats positifs de la mise en œuvre de la directive 75/130/CEE du Conseil ⁽¹⁾, modifiée en dernier lieu par la directive 86/544/CEE ⁽²⁾,

considérant que les problèmes croissants afférents à la saturation des routes, à l'environnement et à la sécurité routière, appellent dans l'intérêt public à un développement plus poussé des transports combinés en tant que transport commercialement attractif et alternatif au transport routier intracommunautaire sur longue distance;

considérant que les incitations de la réglementation communautaire actuelle à effectuer des transports combinés n'ont pas eu tous les résultats escomptés du fait de la libéralisation en cours du transport conventionnel par route et que, dès lors, il est nécessaire de modifier cette réglementation afin de mieux exploiter les possibilités offertes par les diverses techniques;

considérant que, sur la base du principe d'égalité de traitement et de la volonté de promouvoir équitablement tous les types de transport combiné, les règles régissant les parcours initiaux et terminaux du transport combiné rail/route/voie navigable ne doivent pas être différentes de celles concernant le transport combiné rail/route;

considérant que, en vue de promouvoir un plus large recours au transport combiné, l'accès aux activités de transport routier effectuées dans le cadre de transports combinés intracommunautaires ne doit pas faire l'objet de restrictions;

considérant que le développement du transport combiné facilitera le transit au travers des pays alpins;

considérant que les règles actuelles sur les exonérations ou les remboursements de fiscalité pour les véhicules routiers utilisés pour le transport combiné doivent être harmonisées pour devenir plus efficaces et pour garantir une application plus uniforme dans la Communauté;

considérant que l'accès au transport combiné des entreprises effectuant des transports pour compte propre doit être facilité,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 75/130/CEE est modifiée comme suit:

1) À l'article 1^{er} paragraphe 1, le troisième tiret est remplacé par le texte suivant:

— «transports combinés par voie navigable», les transports routiers de marchandises entre États membres pour lesquels le camion, la remorque, la semi-remorque, avec ou sans tracteur, la superstructure amovible et le conteneur de 20 pieds et plus sont acheminés par voie navigable depuis le port fluvial d'embarquement approprié le plus proche du point de chargement jusqu'à la gare de débarquement appropriée la plus proche du point de déchargement.»

2) L'article 6 est remplacé par le texte suivant:

«Article 6

1. Tout transporteur routier établi dans un État membre et satisfaisant aux conditions d'accès à la profession et d'accès au marché pour le transport de marchandises entre les États membres a le droit d'effectuer des parcours initiaux et terminaux dans le cadre d'un transport combiné. En particulier, un transporteur peut de façon temporaire exercer dans tout État membre une activité incluant un parcours initial ou terminal associé à un transport combiné international sans avoir à installer ni enregistrer un bureau, un local commercial ou tout autre établissement dans cet État membre.

2. Sans préjudice des dispositions de l'article 2, l'exercice par un transporteur non-résident d'activités

⁽¹⁾ JO n° L 48 du 22. 2. 1975, p. 31.

⁽²⁾ JO n° L 320 du 15. 11. 1986, p. 33.

de transport national visées au paragraphe 1 est régi par les dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur dans l'État membre dans lequel s'effectue cette activité de transport; ces règles sont appliquées aux transporteurs non-résidents selon les mêmes modalités que l'État membre impose à ses propres transporteurs et de telle sorte qu'aucune discrimination ne soit exercée à l'encontre des transporteurs non-résidents en fonction de la nationalité ou du lieu d'établissement.»

3) À l'article 8, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour assurer que, à partir du 1^{er} janvier 1985, les taxes énoncées au paragraphe 3 concernant les véhicules routiers (camions, tracteurs, remorques ou semi-remorques) lorsque ceux-ci sont utilisés pour des transports combinés, sont réduites ou remboursées soit forfaitairement, soit au prorata des parcours que ces véhicules ont effectués par chemin de fer ou voie navigable, dans les limites et selon les conditions et les modalités fixées par eux et après avoir consulté la Commission.

Ces réductions et ces remboursements sont accordés par l'État d'immatriculation des véhicules sur la base des parcours par chemin de fer ou voie navigable effectués pour un transport combiné.

Les États membres remboursent la totalité des taxes indirectes ou des taxes de même nature concernant le véhicule si ce véhicule a effectué pendant une période de douze mois plus de cent vingt voyages pendant lesquels le véhicule a été acheminé par chemin de fer ou voie navigable sur une partie du trajet total dans le cadre d'un transport combiné international. Les États membres peuvent exiger que le transporteur justifie cette utilisation sur la base du document visé à l'article 3.

Si ce nombre de voyages n'est pas atteint, les réductions suivantes sont appliquées:

- entre 91 et 120 voyages: 75 % de réduction des taxes indirectes payées,
- entre 61 et 90 voyages: 50 % de réduction des taxes indirectes payées,
- entre 31 et 60 voyages: 25 % de réduction des taxes indirectes payées.

Si la distance parcourue par chemin de fer ou voie navigable excède 400 kilomètres le voyage compte double. Si la distance excède 800 kilomètres, le voyage compte triple.»

4) L'article 11 est remplacé par le texte suivant:

Article 11

Le parcours initial ou terminal effectué dans le cadre d'un transport combiné est exonéré de toute réglementation de tarification obligatoire.»

5) Les articles suivants sont ajoutés:

Article 12

Le parcours initial ou terminal d'un transport combiné est considéré — par dérogation à la définition posée dans la première directive du Conseil, du 23 juillet 1962, sur l'établissement de règles communes pour certains types de transport de marchandises par route entre États membres (1) — comme une opération de transport pour compte propre si le parcours routier est effectué par un tracteur appartenant à, acheté à tempérament par ou loué par, et conduit par des employés d'une entreprise qui est destinataire ou à l'origine des marchandises transportées et si le parcours routier respectivement initial ou terminal est une opération de transport pour compte propre au sens de la directive ci-dessus mentionnée.

Article 13

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

(1) JO n° 70 du 6. 8. 1962, p. 2005/62.»

Article 2

1. Les États membres prennent, après consultation de la Commission, toutes les mesures législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 1^{er} juillet 1990. Ils en informent immédiatement la Commission.

Les dispositions adoptées en vertu du premier alinéa se réfèrent explicitement à la présente directive.

2. Les États membres communiquent à la Commission les dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 3

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

