

Édition de langue française

Législation

Sommaire

I Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité

.....

II Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité

Conseil

94/981/CE:

- ★ Décision du Conseil, du 22 décembre 1994, relative à la conclusion du deuxième protocole additionnel à l'accord européen entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et la république de Bulgarie, d'autre part, et à l'accord intérimaire pour le commerce et les mesures d'accompagnement entre la Communauté économique européenne et la Communauté européenne du charbon et de l'acier, d'une part, et de la république de Bulgarie, d'autre part 1

Deuxième protocole additionnel à l'accord européen entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et la république de Bulgarie, d'autre part, et à l'accord intérimaire pour le commerce et les mesures d'accompagnement entre la Communauté économique européenne et la Communauté européenne du charbon et de l'acier, d'une part, et la république de Bulgarie, d'autre part 2

94/982/CE:

- ★ Décision du Conseil, du 22 décembre 1994, relative à la conclusion du deuxième protocole additionnel à l'accord européen entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et la Roumanie, d'autre part, et à l'accord intérimaire pour le commerce et les mesures d'accompagnement entre la Communauté économique européenne et la Communauté européenne du charbon et de l'acier, d'une part, et de la Roumanie, d'autre part 5

Deuxième protocole additionnel à l'accord européen entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et la Roumanie, d'autre part, et à l'accord intérimaire pour le commerce et les mesures d'accompagnement entre la Communauté économique européenne et la Communauté européenne du charbon et de l'acier, d'une part, et la Roumanie, d'autre part 6

Prix: 18 ECU

(Suite au verso)

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères maigres sont des actes de gestion courante pris dans le cadre de la politique agricole et ayant généralement une durée de validité limitée.

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères gras et précédés d'un astérisque sont tous les autres actes.

Commission	
94/983/CECA:	
★ Décision de la Commission du 22 décembre 1994, concernant la conclusion au nom de la Communauté européenne du charbon et de l'acier du deuxième protocole additionnel à l'accord européen entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et la Roumanie, d'autre part, et à l'accord intérimaire pour le commerce et les mesures d'accompagnement entre la Communauté économique européenne et la Communauté européenne du charbon et de l'acier, d'une part, et la Roumanie, d'autre part	9
94/984/CE:	
★ Décision de la Commission, du 20 décembre 1994, établissant les conditions de police sanitaire et la certification vétérinaire requises à l'importation de viandes fraîches de volaille en provenance de certains pays tiers ⁽¹⁾	11
94/985/CE:	
★ Décision de la Commission, du 21 décembre 1994, relative à une procédure d'application de l'article 85 du traité CE (IV/33.218 — Far Eastern Freight Conference) ⁽¹⁾	17
94/986/CE:	
★ Décision de la Commission, du 21 décembre 1994, relative à une procédure d'application de l'article 85 du traité CE et de l'article 53 de l'accord EEE (IV/34.252 — Philips-Osram) ⁽¹⁾	37
94/987/CE:	
★ Décision de la Commission, du 21 décembre 1994, relative à une procédure d'application de l'article 85 du traité CE (IV/32.948 et IV/34.590 — Tretorn et autres) ⁽¹⁾	45
94/988/CE:	
★ Décision de la Commission, du 21 décembre 1994, modifiant la décision 94/24/CE établissant la liste des postes d'inspection frontaliers présélectionnés pour les contrôles vétérinaires des produits et des animaux en provenance des pays tiers ⁽¹⁾	54
94/989/CE:	
★ Décision de la Commission, du 21 décembre 1994, modifiant la décision 93/495/CEE fixant les conditions particulières d'importation des produits de la pêche originaires du Canada	64
94/990/CE:	
★ Décision de la Commission, du 21 décembre 1994, fixant pour l'Autriche le nombre d'unités <i>Animo</i> pouvant bénéficier de la participation financière de la Communauté	67
94/991/CE:	
★ Décision de la Commission, du 21 décembre 1994, modifiant certaines informations sur la liste figurant à l'annexe du règlement (CEE) n° 55/87 établissant la liste des bateaux dont la longueur hors tout dépasse huit mètres autorisés à pêcher à l'aide de chaluts à perches dans certaines zones côtières de la Communauté	68
94/992/CE:	
★ Décision de la Commission, du 21 décembre 1994, relative à des demandes de remboursement de droits antidumping perçus sur les importations de certains lecteurs de disques compacts originaires du Japon (Amroh BV, PIA Hifi)	74

⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.

II

(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)

CONSEIL

DÉCISION DU CONSEIL

du 22 décembre 1994

relative à la conclusion du deuxième protocole additionnel à l'accord européen entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et la république de Bulgarie, d'autre part, et à l'accord intérimaire pour le commerce et les mesures d'accompagnement entre la Communauté économique européenne et la Communauté européenne du charbon et de l'acier, d'une part, et de la république de Bulgarie, d'autre part

(94/981/CE)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 113 en liaison avec l'article 228 paragraphe 2 première phrase,

vu les conclusions du Conseil européen d'Essen, des 9 et 10 décembre 1994,

vu la proposition de la Commission,

considérant que la Commission a négocié au nom des Communautés un deuxième protocole additionnel à l'accord intérimaire⁽¹⁾ pour le commerce et les mesures d'accompagnement et à l'accord européen avec la république de Bulgarie;

considérant qu'il est nécessaire d'approuver ce deuxième protocole additionnel,

DÉCIDE:

Article premier

Le deuxième protocole additionnel à l'accord européen entre les Communautés et leurs États membres, d'une part, et la république de Bulgarie, d'autre part, et à l'accord intérimaire pour le commerce et les mesures d'accompagnement entre la Communauté économique européenne et la Communauté européenne du charbon et de l'acier, d'une part, et la république de Bulgarie, d'autre part, est approuvé au nom de la Communauté européenne.

Le texte du deuxième protocole additionnel est joint à la présente décision.

Article 2

Les dispositions d'application de l'article 3 du deuxième protocole additionnel relatives aux produits agricoles relevant de l'annexe II du traité et soumis, dans le cadre de l'organisation commune des marchés, au régime des prélèvements ou aux droits de douane, ainsi que celles relatives aux produits relevant des codes NC 0711 90 40, 2003 10 20 et 2003 10 30, sont adoptées selon la procédure prévue à l'article 26 du règlement (CEE) n° 804/68 du Conseil, du 27 juin 1968, portant organisation commune des marchés dans le secteur du lait et des produits laitiers⁽²⁾ ou aux dispositions correspondantes des autres règlements portant organisation des marchés. Lorsque l'application du protocole requiert une coopération étroite avec la Bulgarie, la Commission peut prendre toutes mesures nécessaires pour assurer cette coopération.

Article 3

Le président du Conseil est autorisé à désigner la personne habilitée à signer le deuxième protocole additionnel au nom de la Communauté européenne.

Le président du Conseil procède à la notification prévue à l'article 8 du deuxième protocole additionnel au nom de la Communauté européenne.

Fait à Bruxelles, le 22 décembre 1994.

Par le Conseil

Le président

H. SEEHOFER

⁽¹⁾ JO n° L 323 du 23. 12. 1993, p. 2.

⁽²⁾ JO n° L 148 du 28. 6. 1968, p. 13. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1880/94 (JO n° L 197 du 30. 7. 1994, p. 21).

DEUXIÈME PROTOCOLE ADDITIONNEL

à l'accord européen entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et la république de Bulgarie, d'autre part, et à l'accord intérimaire pour le commerce et les mesures d'accompagnement entre la Communauté économique européenne et la Communauté européenne du charbon et de l'acier, d'une part, et la république de Bulgarie, d'autre part

LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE ET LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE DU CHARBON ET DE L'ACIER, ci-après dénommées «la Communauté»,

d'une part, et

LA RÉPUBLIQUE DE BULGARIE,

d'autre part,

CONSIDÉRANT que l'accord européen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs États membres et la république de Bulgarie (ci-après dénommé «accord européen») a été signé à Bruxelles, le 8 mars 1993, et n'est pas encore entré en vigueur;

CONSIDÉRANT que, dans l'attente de l'entrée en vigueur de l'accord européen, les dispositions de cet accord relatives au commerce et aux mesures d'accompagnement ont été mises en vigueur depuis le 31 décembre 1993 par l'accord intérimaire pour le commerce et les mesures d'accompagnement conclu entre la Communauté économique européenne et la Communauté européenne du charbon et de l'acier, d'une part, et la république de Bulgarie, d'autre part (ci-après dénommé «l'accord intérimaire») et signé à Bruxelles, le 1^{er} février 1993;

CONSIDÉRANT que l'accord européen et l'accord intérimaire ont été modifiés par le protocole additionnel du 21 décembre 1993, ci-après dénommé «le premier protocole additionnel»;

RECONNAISSANT l'importance cruciale du commerce pour la transition vers une économie de marché;

CONSCIENTES de la volonté de la Communauté d'aligner le calendrier relatif aux dispositions commerciales applicable à la république de Bulgarie fixé par les accords européen et intérimaire sur celui applicable aux pays associés du groupe de Visegrad;

CONSCIENTES des objectifs de l'accord européen et, en particulier, de ceux visés dans son article 1^{er};

VU l'accord intérimaire,

ONT DÉCIDÉ de conclure le présent protocole et ont désigné à cet effet comme plénipotentiaires:

LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE,

Dietrich von KYAW

ambassadeur

représentant permanent de la république fédérale d'Allemagne

président du comité des représentants permanents

LA RÉPUBLIQUE DE BULGARIE,

Evgeni IVANOV

ambassadeur

chef de la mission de la Bulgarie auprès des Communautés européennes

SONT CONVENUES DES DISPOSITIONS SUIVANTES:

Article premier

L'article 4 paragraphe 3 de l'accord intérimaire et l'article 10 paragraphe 3 de l'accord européen modifiés par le premier protocole additionnel sont remplacés par le texte suivant:

«3. Les produits originaires de Bulgarie, dont la liste figure à l'annexe III, bénéficient de la suspension des droits de douane à l'importation dans la limite des contingents tarifaires ou des plafonds annuels de la Communauté, ces derniers étant progressivement relevés conformément aux dispositions définies à ladite annexe, en vue de parvenir à une suppression complète des droits de douane à l'importation sur les produits concernés avant la fin de la deuxième année après la date d'entrée en vigueur de l'accord.

Dans le même temps, les droits de douane applicables aux quantités importées qui excèdent les contingents ou plafonds visés ci-dessus sont progressivement réduits au rythme annuel de 15 % du droit de base à compter de l'entrée en vigueur de l'accord. Avant la fin de la deuxième année, les droits de douane restant sont supprimés.»

Article 2

Les notes de bas de page de l'annexe III à l'accord intérimaire et de l'annexe III à l'accord européen cessent d'être applicables.

Article 3

Le paragraphe introductif des annexes XI a, XII a et XII b à l'accord intérimaire et des annexes XI a, XII a et XII b à l'accord européen, prévu par le premier protocole additionnel, est remplacé par le texte suivant:

«1. b) Les quantités en tonnes fixées pour l'année 4 ne s'appliquent pas et les quantités fixées pour l'année 5 sont applicables dès l'année 4 qui commence le 1^{er} juillet 1995.»

Article 4

1. Dans le paragraphe introductif de l'article 2 paragraphe 1 du protocole n° 1 relatif aux produits textiles et d'habillement à l'accord intérimaire et du protocole n° 1 relatif aux produits textiles et d'habillement à l'accord européen, modifié par le premier protocole additionnel, l'expression «de façon à être éliminés à la fin d'une période de cinq ans» est remplacée par l'expression «de façon à être éliminés à la fin d'une période de quatre ans».

2. Les deux derniers tirets de l'article 2 paragraphe 1 du protocole n° 1 relatif aux produits textiles et d'habillement à l'accord intérimaire et du protocole n° 1 relatif aux produits textiles et d'habillement à l'accord européen, modifié par le premier protocole additionnel, sont remplacés par le texte suivant:

«— les droits résiduels étant éliminés au début de la cinquième année.»

Article 5

Dans l'annexe I du protocole n° 3 relatif aux produits agricoles transformés à l'accord intérimaire et du protocole n° 3 relatif aux produits agricoles transformés à l'accord européen, modifié par le premier protocole additionnel, le nombre d'années après lequel le taux final du droit est applicable, figurant dans la colonne n° 7, passe de 4 à 3 ans pour les produits relevant des codes NC 1803, 1804 00 00 et 1805 00 00.

À l'annexe II du protocole n° 3 relatif aux produits agricoles transformés à l'accord intérimaire et du protocole n° 3 relatif aux produits agricoles transformés à l'accord européen, les quantités en tonnes fixées pour 1996 sont supprimées et les quantités en tonnes fixées pour 1997 et les années suivantes sont applicables dès 1996.

Article 6

Dans l'annexe II et dans l'annexe à l'appendice B du protocole additionnel à l'accord européen relatif aux produits textiles et d'habillement conclu entre la Communauté économique européenne et la république de Bulgarie, les quantités en tonnes fixées pour 1998 sont supprimées. Dans le procès-verbal d'accord n° 5, «une période de cinq ans commençant le 1^{er} janvier 1994» est remplacée par «une période de quatre ans commençant le 1^{er} janvier 1994».

Article 7

Le présent protocole fait partie intégrante de l'accord intérimaire.

Article 8

Le présent protocole entre en vigueur le premier jour du mois suivant la date à laquelle les parties se sont notifiées l'achèvement des procédures nécessaires à cet effet. Le présent protocole s'applique à partir du 1^{er} janvier 1995.

Si le présent protocole entre en vigueur après le 1^{er} janvier 1995, les droits acquittés qui n'auraient pas dû l'être si le protocole était entré en vigueur et si ses dispositions avaient été appliquées à cette date, seront ristournés et cette ristourne sera censée être effectuée en exécution de l'obligation de ne pas imposer de tels droits.

Article 9

Le présent protocole est rédigé en deux exemplaires en langues danoise, néerlandaise, anglaise, française, allemande, grecque, italienne, portugaise, espagnole et bulgare, chacun de ces textes faisant également foi.

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



DÉCISION DU CONSEIL

du 22 décembre 1994

relative à la conclusion du deuxième protocole additionnel à l'accord européen entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et la Roumanie, d'autre part, et à l'accord intérimaire pour le commerce et les mesures d'accompagnement entre la Communauté économique européenne et la Communauté européenne du charbon et de l'acier, d'une part, et de la Roumanie, d'autre part

(94/982/CE)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 113 en liaison avec l'article 228 paragraphe 2 première phrase,

vu les conclusions du Conseil européen d'Essen, des 9 et 10 décembre 1994,

vu la proposition de la Commission,

considérant que la Commission a négocié au nom des Communautés un deuxième protocole additionnel à l'accord intérimaire⁽¹⁾ pour le commerce et les mesures d'accompagnement et à l'accord européen avec la Roumanie;

considérant qu'il est nécessaire d'approuver ce deuxième protocole additionnel,

DÉCIDE:

Article premier

Le deuxième protocole additionnel à l'accord européen entre les Communautés et leurs États membres, d'une part, et la république de Roumanie, d'autre part, et à l'accord intérimaire pour le commerce et les mesures d'accompagnement entre la Communauté économique européenne et la Communauté européenne du charbon et de l'acier, d'une part, et la Roumanie, d'autre part, est approuvé au nom de la Communauté européenne.

Le texte du deuxième protocole additionnel est annexé à la présente décision.

Article 2

Les dispositions d'application de l'article 3 du deuxième protocole additionnel relatives aux produits agricoles relevant de l'annexe II du traité et soumis, dans le cadre de l'organisation commune des marchés, au régime des prélèvements ou aux droits de douane, ainsi que celles relatives aux produits relevant des codes NC 0711 90 40, 2003 10 20 et 2003 10 30, sont adoptées selon la procédure prévue à l'article 26 du règlement (CEE) n° 804/68 du Conseil, du 27 juin 1968, portant organisation commune des marchés dans le secteur du lait et des produits laitiers⁽²⁾ ou aux dispositions correspondantes des autres règlements portant organisation des marchés. Lorsque l'application du protocole requiert une coopération étroite avec la Roumanie, la Commission peut prendre toutes mesures nécessaires pour assurer cette coopération.

Article 3

Le président du Conseil est autorisé à désigner la personne habilitée à signer le deuxième protocole additionnel au nom de la Communauté européenne.

Le président du Conseil procède à la notification prévue à l'article 8 du deuxième protocole additionnel au nom de la Communauté européenne.

Fait à Bruxelles, le 22 décembre 1994.

Par le Conseil

Le président

H. SEEHOFER

(1) JO n° L 81 du 2. 4. 1993, p. 2.

(2) JO n° L 148 du 28. 6. 1968, p. 13. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1880/94 (JO n° L 197 du 30. 7. 1994, p. 21).

DEUXIÈME PROTOCOLE ADDITIONNEL

à l'accord européen entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et la Roumanie, d'autre part, et à l'accord intérimaire pour le commerce et les mesures d'accompagnement entre la Communauté économique européenne et la Communauté européenne du charbon et de l'acier, d'une part, et la Roumanie, d'autre part

LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE ET LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE DU CHARBON ET DE L'ACIER, ci-après dénommées «la Communauté»,

d'une part, et

la ROUMANIE,

d'autre part,

CONSIDÉRANT que l'accord européen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs États membres et la Roumanie (ci-après dénommé «accord européen») a été signé à Bruxelles, le 1^{er} février 1993, et n'est pas encore entré en vigueur;

CONSIDÉRANT que, dans l'attente de l'entrée en vigueur de l'accord européen, les dispositions de cet accord relatives au commerce et aux mesures d'accompagnement ont été mises en vigueur depuis le 1^{er} mai 1993 par l'accord intérimaire pour le commerce et les mesures d'accompagnement conclu entre la Communauté économique européenne et la Communauté européenne du charbon et de l'acier, d'une part, et la Roumanie, d'autre part (ci-après dénommé «l'accord intérimaire») et signé à Bruxelles, le 1^{er} février 1993;

CONSIDÉRANT que l'accord européen et l'accord intérimaire ont été modifiés par le protocole additionnel signé le 21 décembre 1993, ci-après dénommé «le premier protocole additionnel»;

RECONNAISSANT l'importance cruciale du commerce pour la transition vers une économie de marché;

CONSCIENTES de la volonté de la Communauté d'aligner le calendrier relatif aux dispositions commerciales applicable à la Roumanie fixé par les accords européen et intérimaire sur celui applicable aux pays associés du groupe de Visegrad;

CONSCIENTES des objectifs de l'accord européen et, en particulier, de ceux visés dans son article 1^{er};

VU l'accord intérimaire,

ONT DÉCIDÉ de conclure le présent protocole et ont désigné à cet effet comme plénipotentiaires:

LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE,

Dietrich von KYAW

ambassadeur

représentant permanent de la république fédérale d'Allemagne

président du comité des représentants permanents

LA ROUMANIE,

Constantin ENE

ambassadeur

chef de la mission de la Roumanie auprès des Communautés européennes

LESQUELLES, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs reconnus en bonne et due forme, SONT CONVENUES DES DISPOSITIONS SUIVANTES:

Article premier

L'article 4 paragraphe 3 de l'accord intérimaire et l'article 10 paragraphe 3 de l'accord européen modifiés par le premier protocole additionnel sont remplacés par le texte suivant:

«3. Les produits originaires de Roumanie, dont la liste figure à l'annexe III, bénéficient de la suspension des droits de douane à l'importation dans la limite des contingents tarifaires ou des plafonds annuels de la Communauté, ces derniers étant progressivement relevés conformément aux dispositions définies à ladite

annexe, en vue de parvenir à une suppression complète des droits de douane à l'importation sur les produits concernés avant la fin de la deuxième année après la date d'entrée en vigueur de l'accord. Dans le même temps, les droits de douane applicables aux quantités importées lorsque les contingents ont été épuisés ou lorsque la perception des droits a été réintroduite pour les produits couverts par un plafond tarifaire du droit de base sont progressivement réduits au rythme annuel de 15 % à compter de l'entrée en vigueur de l'accord. Avant la fin de la deuxième année, les droits de douane restants sont supprimés.»

Article 2

Les notes de bas de page de l'annexe III à l'accord intérimaire et de l'annexe III à l'accord européen cessent d'être applicables.

Article 3

Le point 1 b) du paragraphe introductif des annexes XI a, XII a et XII b à l'accord intérimaire et des annexes XI a, XII a et XII b à l'accord européen, prévu par le premier protocole additionnel, est remplacé par le texte suivant:

«1. b) Les quantités en tonnes fixées pour l'année 4 ne s'appliquent pas et les quantités fixées pour l'année 5 sont applicables dès l'année 4 qui commence le 1^{er} juillet 1995.»

Article 4

1. Dans le paragraphe introductif de l'article 2 paragraphe 1 du protocole n° 1 relatif aux produits textiles et d'habillement à l'accord intérimaire et du protocole n° 1 relatif aux produits textiles et d'habillement à l'accord européen, modifié par le premier protocole additionnel, l'expression «de façon à être éliminés à la fin d'une période de cinq ans» est remplacée par l'expression «de façon à être éliminés à la fin d'un période de quatre ans».

2. Les deux derniers tirets de l'article 2 paragraphe 1 du protocole n° 1 relatif aux produits textiles et d'habillement à l'accord intérimaire et du protocole n° 1 relatif aux produits textiles et d'habillement à l'accord européen, modifié par le premier protocole additionnel, sont remplacés par le texte suivant:

«— les droits résiduels étant éliminés au début de la cinquième année».

Article 5

L'article 2 paragraphe 2 du protocole n° 2 relatif aux produits CEEA à l'accord intérimaire et du protocole n° 2 relatif aux produits CEEA à l'accord européen, modifié par le premier protocole additionnel est remplacé par le texte suivant:

«2. Les réductions ultérieures à 60, 40, et 0 % du droit de base sont effectuées respectivement au début

des deuxième, troisième et quatrième années après l'entrée en vigueur de l'accord.»

Article 6

Dans l'annexe A du protocole n° 3 relatif aux produits agricoles transformés à l'accord intérimaire et du protocole n° 3 relatif aux produits agricoles transformés à l'accord européen, le nombre d'années après lequel le taux final du droit est applicable, figurant dans la colonne n° 7, passe de 4 à 3 ans pour les produits relevant des codes NC 1803, 1804 00 00, 1805 00 00 et 1806 10 10 — autres.

À l'annexe B du protocole n° 3 relatif aux produits agricoles transformés à l'accord intérimaire et du protocole n° 3 relatif aux produits agricoles transformés à l'accord européen, les quantités et tonnes fixées pour 1996 sont supprimées et les quantités en tonnes fixées pour 1997 et les années suivantes sont applicables dès 1996.

Article 7

Dans l'annexe II et dans l'annexe à l'appendice B du protocole additionnel à l'accord européen relatif aux produits textiles et d'habillement conclu entre la Communauté économique européenne et la Roumanie, les limites quantitatives fixées pour 1998 sont supprimées.

Dans le procès-verbal d'accord n° 5, «une période de cinq ans commençant le 1^{er} janvier 1994» est remplacée par «une période de quatre ans commençant le 1^{er} janvier 1994.».

Article 8

Le présent protocole fait partie intégrante de l'accord intérimaire et de l'accord européen.

Article 9

Le présent protocole entre en vigueur le premier jour du mois suivant la date à laquelle les parties se sont notifiées l'achèvement des procédures nécessaires à cet effet. Le présent protocole s'applique à partir du 1^{er} janvier 1995.

Si le présent protocole entre en vigueur le 1^{er} janvier 1995, les droits acquittés qui n'auraient pas dû l'être si le protocole était entré en vigueur et si ses dispositions avaient été appliquées à cette date, seront ristournés et cette ristourne sera censée être effectuée en exécution de l'obligation de ne pas imposer de tels droits.

Article 10

Le présent protocole est rédigé en deux exemplaires en langues danoise, néerlandaise, anglaise, française, allemande, grecque, italienne, portugaise, espagnole et roumaine, chacun de ces textes faisant également foi.

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 22 décembre 1994

concernant la conclusion au nom de la Communauté européenne du charbon et de l'acier du deuxième protocole additionnel à l'accord européen entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et la Roumanie, d'autre part, et à l'accord intérimaire pour le commerce et les mesures d'accompagnement entre la Communauté économique européenne et la Communauté européenne du charbon et de l'acier, d'une part, et la Roumanie, d'autre part

(94/983/CECA)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne du charbon et de l'acier, et notamment son article 95 premier alinéa,

vu les conclusions du Conseil européen d'Essen des 9 et 10 décembre 1994,

considérant que la Commission a négocié au nom des Communautés un deuxième protocole additionnel à l'accord européen avec la Roumanie et à l'accord intérimaire pour le commerce et les mesures d'accompagnement avec la Roumanie;

considérant qu'il est nécessaire d'approuver ce deuxième protocole additionnel;

considérant que la conclusion du deuxième protocole additionnel est nécessaire pour réaliser les objectifs de la Communauté énoncés en particulier dans les articles 2 et 3 du traité instituant la Communauté européenne du charbon et de l'acier;

considérant que le traité ne comportait pas de dispositions pour tous les cas couverts par la présente décision;

après consultation du Comité consultatif et sur avis conforme du Conseil statuant à l'unanimité,

DÉCIDE:

Article premier

Le deuxième protocole additionnel à l'accord européen entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et la Roumanie, d'autre part, et à l'accord intérimaire pour le commerce et les mesures d'accompagnement entre la Communauté économique européenne et la Communauté européenne du charbon et de l'acier, d'une part, et la Roumanie, d'autre part, est approuvé au nom de la Communauté européenne du charbon et de l'acier.

Le texte de ce protocole est annexé à la présente décision ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Voir page 6 du présent Journal officiel.

Article 2

Le président de la Commission procède à la notification prévue à l'article 8 du deuxième protocole additionnel au nom de la Communauté européenne du charbon et de l'acier.

Fait à Bruxelles, le 22 décembre 1994.

Par la Commission

Le président

Jacques DELORS

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 20 décembre 1994

établissant les conditions de police sanitaire et la certification vétérinaire requises à l'importation de viandes fraîches de volaille en provenance de certains pays tiers

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(94/984/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu la directive 91/494/CEE du Conseil, du 26 juin 1991, relative aux conditions de police sanitaire régissant les échanges intracommunautaires et les importations en provenance des pays tiers de viandes fraîches de volaille ⁽¹⁾, modifiée en dernier lieu par la directive 93/121/CE ⁽²⁾, et notamment ses articles 11 et 12,

considérant que la décision 94/85/CE de la Commission ⁽³⁾, modifiée en dernier lieu par la décision 94/453/CE ⁽⁴⁾, a établi la liste des pays tiers à partir desquels les importations de viandes fraîches de volaille sont autorisées;

considérant que la décision 94/428/CE de la Commission ⁽⁵⁾ a établi les critères généraux à retenir en vue de la classification des pays tiers au regard de l'influenza aviaire et de la maladie de Newcastle en ce qui concerne les importations de viandes fraîches de volaille;

considérant qu'il est approprié de restreindre la portée de la présente décision aux espèces de volaille couvertes par la directive 71/118/CEE du Conseil ⁽⁶⁾, modifiée en dernier lieu et mise à jour par la directive 92/116/CEE ⁽⁷⁾, et d'établir les conditions de police sanitaire et la certification vétérinaire pour les autres espèces de volaille dans une décision séparée;

considérant qu'il convient donc d'établir les conditions de police sanitaire et la certification vétérinaire requises; qu'étant donné qu'il existe dans les pays tiers différents groupes de situations sanitaires analogues, il convient de prévoir des certificats sanitaires différents qui tiennent compte de ces situations;

considérant que, à l'heure actuelle, conformément aux informations reçues de la part des pays tiers concernés et aux résultats des inspections réalisées par les services de la Commission dans certains d'entre eux, il est possible d'établir deux catégories de certificats;

considérant que la situation des autres pays tiers, pour lesquels il n'est pas encore possible d'établir un certificat, est étudiée très attentivement afin de voir s'ils remplissent les critères communautaires ou non; que, dès lors, la présente décision sera réexaminée au plus tard le 31 octobre 1995, afin d'autoriser ou non les importations en provenance de ces pays tiers;

considérant que la présente décision est applicable sans préjudice des mesures prises en ce qui concerne les viandes de volaille importées à des fins autres que la consommation humaine;

considérant que, s'agissant d'un nouveau régime de certification, il convient de prévoir un délai de mise en œuvre,

considérant que les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du comité vétérinaire permanent,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les États membres autorisent l'importation de viandes fraîches de volaille en provenance de pays tiers ou de parties de pays tiers mentionnés dans l'annexe I, si ces viandes répondent aux exigences du certificat de police sanitaire figurant dans l'annexe II et si elles sont accompagnées d'un tel certificat, dûment rempli et signé. Le certificat comprend la partie générale figurant dans la partie 1 de l'annexe II et l'un des certificats sanitaires spécifiques repris dans la partie 2 de l'annexe II, établi suivant le modèle figurant dans l'annexe I.

Article 2

La présente décision est applicable à partir du 1^{er} mai 1995.

⁽¹⁾ JO n° L 268 du 24. 9. 1991, p. 35.

⁽²⁾ JO n° L 340 du 31. 12. 1993, p. 39.

⁽³⁾ JO n° L 44 du 17. 2. 1994, p. 31.

⁽⁴⁾ JO n° L 187 du 22. 7. 1994, p. 11.

⁽⁵⁾ JO n° L 181 du 15. 7. 1994, p. 35.

⁽⁶⁾ JO n° L 55 du 8. 3. 1971, p. 23.

⁽⁷⁾ JO n° L 62 du 15. 3. 1993, p. 1.

Article 3

Fait à Bruxelles, le 20 décembre 1994.

La présente décision est réexaminée au plus tard le 31 octobre 1995.

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Par la Commission

René STEICHEN

Membre de la Commission

ANNEXE I

Pays tiers ou parties de pays tiers autorisés à utiliser les certificats figurant dans l'annexe II en vue de l'importation dans la Communauté de viandes fraîches de volaille

Code ISO	Pays	Parties du territoire	Modèle à utiliser
AU	Australie		A
BR	Brésil	Les États de Rio Grande do Sul et de Santa Catarina	A
CA	Canada		A
CH	Suisse		A
CL	Chili		A
CY	Chypre		A
CZ	République tchèque		A
HR	Croatie	Les provinces de Zagrebacka, Krapinsko-Zagorska, Varazdinska, Koprivnicko-Krizevacka, Bjelovarsko-Bilogorska, Primorsko-Goranska, Viroviticko-Podravska, Pozesko-Slavonska, Istarska, Medimurska, Grad Zagreb	A
HU	Hongrie		A
IL	Israël		B
NZ	Nouvelle-Zélande		A
PL	Pologne		A
RO	Roumanie		A
SK	République slovaque		A
TH	Thaïlande		B
US	États-Unis d'Amérique		A

Note: Les lettres A et B renvoient au modèle figurant dans la partie 2 de l'annexe II.

ANNEXE II

PARTIE I

**CERTIFICAT DE POLICE SANITAIRE POUR LES VIANDES FRAÎCHES DE VOLAILLE DESTINÉES À
LA CONSOMMATION HUMAINE ⁽¹⁾**

Note pour l'importateur: le présent certificat est destiné exclusivement à un usage vétérinaire et l'original doit accompagner le lot jusqu'à ce que celui-ci parvienne au poste frontière d'inspection.

1. Expéditeur (nom et adresse complète):	2. CERTIFICAT SANITAIRE N° ORIGINAL
	2.1. N° du certificat de salubrité correspondant:
4. Destinataire (nom et adresse complète):	3.1. Pays d'origine:
	3.2. Région d'origine ⁽²⁾ :
	5. AUTORITÉ COMPÉTENTE:
8. Lieu de chargement:	6. AUTORITÉ COMPÉTENTE (ÉCHELON LOCAL):
9.1. Moyen de transport ⁽³⁾ :	7. Adresse de l'établissement ou des établissements:
9.2. Numéro du cachet ⁽⁴⁾ :	7.1. Abattoir:
10.1. État membre de destination:	7.2. Atelier de découpe ⁽⁵⁾ :
10.2. Destination finale:	7.3. Entrepôt frigorifique ⁽⁵⁾ :
12. Espèce de volaille:	11. Numéro(s) d'agrément de l'établissement ou des établissements:
13. Nature des pièces:	11.1. Abattoir:
	11.2. Atelier de découpe ⁽⁵⁾ :
14. Données relatives à l'identification du lot:	11.3. Entrepôt frigorifique ⁽⁵⁾ :
<i>Note:</i> <i>un certificat séparé doit être fourni pour chaque lot de viandes fraîches de volaille</i>	15. Quantité:
	15.1. Poids net (kg): 15.2. Nombre d'unités d'emballage:
<p>⁽¹⁾ Par viandes fraîches de volaille, il faut entendre toutes les parties de poules, dindes, pintades, canards et oies tenus ou élevés en captivité, qui sont propres à la consommation humaine et qui n'ont subi aucun autre traitement qu'un traitement par le froid de nature à assurer leur conservation; les viandes conditionnées sous vide ou en atmosphère contrôlée doivent également être accompagnées d'un certificat conforme à ce modèle.</p> <p>⁽²⁾ À compléter uniquement si l'autorisation d'exporter à destination de la Communauté est limitée à certaines régions du pays tiers concerné.</p> <p>⁽³⁾ Indiquer le moyen de transport et, selon le cas, le numéro d'immatriculation ou le nom officiel.</p> <p>⁽⁴⁾ Facultatif.</p> <p>⁽⁵⁾ Biffer les mentions inutiles.</p>	

PARTIE 2

Modèle A

16. Attestation sanitaire

Le soussigné, vétérinaire officiel, atteste, conformément aux dispositions de la directive 91/494/CEE,

- 1) que⁽¹⁾, région⁽²⁾, est indemne de l'influenza aviaire et de la maladie de Newcastle telles que définies par le code zoosanitaire de l'OIE;
- 2) que les viandes décrites ci-dessus proviennent de volailles:
 - a) qui ont été détenues dans le territoire de⁽¹⁾, région⁽²⁾, depuis leur éclosion ou ont été importées comme poussins d'un jour;
 - b) qui proviennent d'exploitations:
 - qui n'ont fait l'objet d'aucune mesure de restriction sanitaire liée à une maladie des volailles,
 - autour desquelles, dans un rayon de 10 km, aucun foyer d'influenza aviaire ou de maladie de Newcastle n'est apparu au cours des 30 derniers jours au moins;
 - c) qui n'ont pas été abattues dans le cadre d'un programme sanitaire de contrôle ou d'éradication de maladies des volailles;
 - d) qui ont/n'ont pas⁽³⁾ été vaccinées contre la maladie de Newcastle à l'aide d'un vaccin vivant au cours de la période de 30 jours qui a précédé l'abattage;
 - e) qui n'ont pas été en contact, au cours du transport vers l'abattoir, avec des volailles atteintes de l'influenza aviaire ou de la maladie de Newcastle;
- 3) que les viandes décrites ci-dessus:
 - a) proviennent d'abattoirs qui, au moment de l'abattage, ne faisaient pas l'objet de mesures de restriction liées à des cas de suspicion ou d'apparition de l'influenza aviaire ou de la maladie de Newcastle et autour desquels, dans un rayon de 10 km, aucun foyer d'influenza aviaire ou de maladie de Newcastle n'est apparu au cours des 30 derniers jours au moins;
 - b) n'ont pas été en contact, au moment de l'abattage, lors de la découpe, pendant l'entreposage ou au cours du transport, avec de la viande ne répondant pas aux exigences de la directive 91/494/CEE.

Fait à, le

Cachet⁽⁴⁾

.....
 (signature du vétérinaire officiel)⁽⁴⁾

.....
 (nom en lettres capitales, qualifications et titre)

⁽¹⁾ Nom du pays d'origine.

⁽²⁾ À compléter uniquement si l'autorisation d'exporter à destination de la Communauté est limitée à certaines régions du pays tiers concerné.

⁽³⁾ Biffer la mention inutile. Si les volailles ont été vaccinées dans les 30 jours précédant l'abattage, le lot ne doit pas être expédié à destination d'États membres ou de régions d'États membres considérés comme répondant aux dispositions de l'article 12 de la directive 90/539/CEE du Conseil (actuellement le Danemark, l'Irlande et, au Royaume-Uni, l'Irlande du Nord).

⁽⁴⁾ Cachet et signature dans une couleur différente de celle utilisée pour l'impression.

Modèle B

16. Attestation sanitaire

Le soussigné, vétérinaire officiel, certifie, conformément aux dispositions de la directive 91/494/CEE:

- 1) que⁽¹⁾, région⁽²⁾, est indemne de l'influenza aviaire et de la maladie de Newcastle telles que définies par le code zoosanitaire de l'OIE;
- 2) que les viandes décrites ci-dessus proviennent de volailles:
 - a) qui ont été détenues dans le territoire de⁽¹⁾, région⁽²⁾, depuis leur éclosion ou ont été importées comme poussin d'un jour;
 - b) qui proviennent d'exploitations
 - qui n'ont fait l'objet d'aucune mesure de restriction sanitaire liée à une maladie des volailles,
 - autour desquelles, dans un rayon de 10 km, aucun foyer d'influenza aviaire ou de maladie de Newcastle n'est apparu au cours des 30 derniers jours au moins;
 - c) qui n'ont pas été abattues dans le cadre d'un programme sanitaire de contrôle ou d'éradication de maladies des volailles;
 - d) qui ont/n'ont pas⁽³⁾ été vaccinées contre la maladie de Newcastle à l'aide d'un vaccin vivant au cours de la période de 30 jours qui a précédé l'abattage;
 - e) qui n'ont pas été en contact, au cours du transport vers l'abattoir, avec des volailles atteintes de l'influenza aviaire ou de la maladie de Newcastle;
- 3) que le troupeau commercial de volailles d'abattage dont les viandes proviennent:
 - a) n'a pas été vacciné avec des vaccins préparés à partir d'un lot de semences initial d'une souche de virus de la maladie de Newcastle présentant une pathogénicité supérieure aux souches lentogènes du virus;
 - b) a subi, au moment de l'abattage, un test d'isolement de virus pour la maladie de Newcastle, effectué dans un laboratoire officiel, sur des échantillons d'écouvillonnages de cloaque pris au hasard chez au moins 60 oiseaux de chaque troupeau concerné, dans lesquels aucun paramyxovirus aviaire ayant un indice de pathogénicité intracérébrale (IPIC) de plus de 0,4 n'a pu être décelé

et

 - c) n'a pas été en contact au cours de la période de 30 jours qui a précédé l'abattage, avec des volailles ne présentant pas les garanties mentionnées aux points a) et b) ci-dessus;
- 4) que les viandes décrites ci-dessus:
 - a) proviennent d'abattoirs qui, au moment de l'abattage, ne faisaient l'objet d'aucune mesure de restriction liée à une suspicion ou une apparition de foyers d'influenza aviaire ou de maladie de Newcastle et autour desquels, dans un rayon de 10 km, aucun foyer d'influenza aviaire ou maladie de Newcastle n'est apparu au cours des 30 derniers jours au moins;
 - b) n'ont pas été en contact, au moment de l'abattage, lors de la découpe, pendant l'entreposage ou au cours du transport, avec des viandes ne répondant pas aux exigences de la directive 91/494/CEE.

Fait à, le

Cachet⁽⁴⁾

(signature du vétérinaire officiel)⁽⁴⁾

(nom en lettres capitales, qualifications et titre)

⁽¹⁾ Nom du pays d'expédition.

⁽²⁾ À compléter uniquement si l'autorisation d'exporter à destination de la Communauté est limitée à certaines régions du pays tiers concerné.

⁽³⁾ Biffer la mention inutile. Si les volailles ont été vaccinées dans les 30 jours précédant l'abattage, le lot ne doit pas être expédié à destination d'États membres ou de régions d'États membres considérés comme répondant aux dispositions de l'article 12 de la directive 90/539/CEE (actuellement le Danemark, l'Irlande et, au Royaume-Uni, l'Irlande du Nord).

⁽⁴⁾ Cachet et signature dans une couleur différente de celle utilisée pour l'impression.

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 21 décembre 1994

relative à une procédure d'application de l'article 85 du traité CE

(IV/33.218 — Far Eastern Freight Conference)

(Les textes en langues allemande, anglaise, danoise, française, italienne et néerlandaise sont les seuls faisant foi)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(94/985/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

PREMIÈRE PARTIE: FAITS

vu le traité instituant la Communauté européenne,

I. Plainte

vu le règlement (CEE) n° 1017/68 du Conseil, du 19 juillet 1968, portant application des règles de concurrence au secteur des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par l'acte d'adhésion de la Grèce, et notamment son article 2, son article 5 et son article 11 paragraphe 1,

vu le règlement (CEE) n° 4056/86 du Conseil, du 22 décembre 1986, déterminant les modalités d'application des articles 85 et 86 du traité aux transports maritimes ⁽²⁾, et notamment ses articles 3 et 11 paragraphe 1,

vu la plainte tendant à faire constater une infraction présentée conformément à l'article 10 du règlement (CEE) n° 1017/68,

vu la décision prise par la Commission, le 18 décembre 1992, d'engager la procédure dans cette affaire,

après avoir donné aux entreprises intéressées l'occasion de faire connaître leur point de vue au sujet des griefs retenus par la Commission et de présenter toute autre observation éventuelle conformément à l'article 26 paragraphe 1 du règlement (CEE) n° 1017/68 et aux dispositions du règlement (CEE) n° 1630/69 de la Commission, du 8 août 1969, relatif aux auditions prévues à l'article 26 paragraphes 1 et 2 du règlement (CEE) n° 1017/68 du Conseil ⁽³⁾,

après consultation, le 23 novembre 1994, du comité consultatif en matière d'ententes et de positions dominantes dans le domaine des transports,

considérant ce qui suit:

⁽¹⁾ JO n° L 175 du 23. 7. 1968, p. 1.

⁽²⁾ JO n° L 378 du 31. 12. 1986, p. 4.

⁽³⁾ JO n° L 209 du 21. 8. 1969, p. 11.

- (1) Le 28 avril 1989, la Commission a été saisie d'une plainte de la Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), du Deutscher Industrie- und Handelstag (DIHT) et de la Bundesverband des Deutschen Gross- und Aussenhandels (BGA), les organismes qui parrainent le Deutsche Seeverladerkomitee (DSVK, Conseil allemand des chargeurs maritimes), concernant certaines pratiques des membres de la Far Eastern Freight Conference (FEFC) en matière de fixation des prix dans le domaine du transport multimodal. On trouvera à l'annexe 1 une liste des membres de la FEFC. (La Commission fut informée le 21 novembre 1994 que Lloyd Triestino n'était plus membre de la FEFC depuis le 31 janvier 1994 et que Croatia Line n'était plus membre de la FEFC depuis le 28 mai 1994.)
- (2) Les plaignants énuméraient les cinq éléments constitutifs d'un service de transport porte-à-porte ou multimodal:
- a) transport jusqu'au port d'embarquement;
 - b) manutention au port (transfert du mode de transport terrestre au navire);
 - c) transport maritime (transport du port A au port B);
 - d) manutention au port de destination (transfert du navire au mode de transport terrestre);
 - e) transport terrestre du port de destination au lieu de destination finale.
- (3) La BDI et le DSVK faisaient valoir que l'exemption par catégorie prévue à l'article 3 du règlement (CEE) n° 4056/86 ne concernait que le troisième des cinq éléments susmentionnés (le transport maritime proprement dit) alors que les membres de la FEFC avaient convenu entre eux des prix non seulement pour le transport maritime mais aussi pour le transport terrestre et les opérations de manutention.

- (4) Les plaignants faisaient encore valoir que, puisque le règlement (CEE) n° 4056/86 visait «les transports maritimes internationaux au départ ou à destination d'un ou de plusieurs ports de la Communauté autres que les services de tramp» [article 1^{er} paragraphe 2 du règlement (CEE) n° 4156/86], le champ d'application des exemptions par catégorie prévues par l'article 3 dudit règlement ne pouvait être plus étendu que celui du règlement lui-même. Selon eux, la législation applicable était en l'espèce le règlement (CEE) n° 1017/68, dont l'article 2 interdit les pratiques restrictives — y compris la fixation des prix — et ne prévoit pas d'exemption pour les activités de fixation des prix de ce type pratiqués par les membres de la FEFC dans le domaine des transports terrestres.
- (5) Les plaignants demandaient, enfin, à la Commission de prendre les mesures nécessaires pour mettre fin à cette pratique de fixation des prix de la FEFC concernant les services de transport terrestre.

II. Parties

- (6) Les parties auxquelles s'adresse la présente décision sont membres d'une ou de plusieurs conférences maritimes regroupées à l'intérieur de la Far Eastern Freight Conference. Les services de transport maritime qu'elles fournissent couvrent les régions suivantes.

vers l'Est

De certains ports du Royaume-Uni, d'Irlande, de Norvège, de Suède, de Finlande, du Danemark, d'Allemagne, des Pays-Bas, de Belgique, de France (Manche et océan Atlantique), d'Islande et de Pologne vers certains ports situés en Malaysia, à Singapour, en Thaïlande, à Hong-kong, au Japon, à T'ai-wan, en Corée du Sud et du Nord, en Chine (avec transbordement) à Macao, en Indonésie (avec transbordement), au Kampuchéa démocratique, au Viêt-nam, au Laos, à Myanmar, à Brunei et aux Philippines.

vers l'Ouest

De certains ports situés en Malaysia, à Singapour, en Thaïlande, à Hong-kong, au Japon, à T'ai-wan, en Corée du Sud et en Corée du Nord, en Chine (avec transbordement), à Macao, en Indonésie (avec transbordement), au Kampuchéa démocratique, au Viêt-nam, au Laos, au Myanmar, à Brunei et aux Philippines vers certains ports européens, les ports de la mer Noire (autres que ceux de la Communauté d'État indépendants), la totalité des ports non européens de la mer méditerranée (à l'exception des ports israéliens) et les ports marocains de la façade atlantique.

III. Services concernés

(i) *Services et marché géographique*

- (7) Les services offerts par les membres de la FEFC sont les suivants:
- a) services de transport maritime;

- b) services de manutention aux ports;
- c) services de transport terrestre.

- (8) La troisième catégorie est en principe optionnelle: les chargeurs peuvent décider d'utiliser les services de transport terrestre offerts par les membres de la FEFC [acheminement par le transporteur maritime (carrier haulage)] ou bien de faire appel à des commissionnaires de transport ou des transporteurs terrestres [acheminement par le chargeur (merchant haulage)].
- (9) La présente décision ne remet pas en question le fait que les membres de la FEFC sont autorisés, en vertu de l'article 3 du règlement (CEE) n° 4056/86, à fixer des tarifs communs ou uniformes pour la fourniture de services de transport maritime. Elle ne traite pas non plus de la question de savoir si les accords de fixation des prix relatifs aux services de manutention portuaire entrent ou non dans le champ d'application dudit article 3.
- (10) Les services auxquels se rapporte la présente décision sont les services de transport terrestre offerts aux chargeurs, à l'intérieur de la Communauté européenne, par les compagnies de navigation membres de la FEFC, dans le cadre du transport multimodal de marchandises conteneurisées entre l'Europe du Nord et l'Extrême-Orient.
- (11) Aux fins de la présente décision, le marché géographique des services en question est celui à l'intérieur duquel l'acheminement terrestre des conteneurs est assuré directement par les membres de la FEFC, ou réalisé pour leur compte, entre les ports que desservent ces compagnies dans les pays énumérés au considérant 6 et les points intérieurs accessibles depuis ces ports.
- (ii) *Fourniture de services de transport terrestre par les armateurs*
- (12) Traditionnellement, l'offre de transport se faisait mode par mode, ce qui signifie que, en règle générale, les transporteurs ne fournissaient qu'un seul mode de transport. Tous les frais jusqu'à réception de la marchandise à bord étaient supportés par le chargeur et le service de transport maritime contracté ne comportait généralement pas de volet terrestre.
- (13) En règle générale, donc, les chargeurs assuraient l'organisation de la partie terrestre initiale de l'expédition (acheminement jusqu'au bateau) en s'occupant eux-mêmes du transport par route ou par rail de la marchandise, ou en faisant appel à des commissionnaires de transport. À l'arrivée au port de destination, le chargeur, encore, ou bien le destinataire procédaient de même.

- (14) Dans les années soixante, la conteneurisation (et les autres techniques de charge unitaire) a révolutionné le monde de la manutention. L'utilisation de conteneurs a rendu plus simple le transfert d'un mode de transport à l'autre, facilitant les opéra-

tions de chargement et de déchargement. Cela a incité les compagnies maritimes à investir dans d'autres modes de transport et à commencer à offrir des services «porte-à-porte», en ajoutant des services terrestres à leurs services maritimes. La révolution de la manutention a rendu plus complexe l'attribution des responsabilités, car les dommages subis par la marchandise n'étaient souvent découverts qu'à l'ouverture du conteneur au lieu de destination. C'est pourquoi les chargeurs se sont montrés favorables à un service porte-à-porte assuré par un opérateur multimodal, tel qu'une compagnie de navigation, cette formule permettant de résoudre la question de la responsabilité.

- (15) Outre l'«unitarisation» du fret et ses conséquences sur l'évolution des équipements spécialisés, le transport multimodal se caractérise principalement par le connaissance direct, qui couvre l'acheminement de bout en bout. Ce document indique les termes du contrat passé entre le chargeur et le transporteur et répartit clairement les responsabilités, tout en fixant avec précision le montant total des frais de transport.
- (16) Cette évolution a touché les modes de transport, mais plus particulièrement le transport maritime de ligne. Outre les chargeurs et les armateurs, les intermédiaires tels que les commissionnaires de transport ont été affectés eux aussi, le développement à une grande échelle du transport multimodal les mettant en concurrence directe avec les compagnies de navigation pour l'organisation de tout ou partie des expéditions multimodales. Le transport terrestre, lorsqu'il est assuré par le transporteur maritime ou effectué pour son compte, est appelé «acheminement par le transporteur maritime» (carrier haulage) et, lorsqu'il est organisé par le chargeur ou par un commissionnaire de transport agissant pour le compte de celui-ci, est appelé «acheminement par le chargeur» (merchant haulage).
- (17) Les chargeurs sont libres de recourir à l'une ou à l'autre de ces formules. C'est ce qu'exprime, dans les termes suivants, le rapport d'experts établi pour la FEFC et soumis à la Commission au cours de la procédure dans cette affaire ⁽¹⁾:

«4.41. Libre choix du chargeur (Optionality): bien que l'acheminement par le transporteur maritime soit souvent la formule retenue, le fait que l'acheminement par le chargeur soit également possible est très important pour plusieurs raisons, dont certaines remontent aux premiers temps de la conteneurisation.

4.42. Tout d'abord, lorsque les conférences ont commencé à offrir des services de transport porte-à-porte entre la fin des années soixante et le début des années soixante-dix, elles assu-

raient encore, sur leurs routes respectives, le transport de la grande majorité des cargaisons et jouissaient d'une position dominante. Il fallait donc éviter de donner l'impression aux chargeurs que les nouveaux services proposés exploitaient abusivement cette position dominante. En outre, lorsque les conférences se sont lancées sur de nouveaux marchés comme celui des transports terrestres, il a paru important d'offrir un service dont les conditions soient suffisamment attrayantes pour les clients et qui accrédi-te l'image de service de distribution intégré. Ceci incluait l'offre de taux raisonnables pour l'acheminement par le transporteur maritime. Cependant, cela n'était pas suffisant, et il fallait aussi laisser aux chargeurs la possibilité de procéder comme auparavant et de continuer à organiser eux-mêmes leur acheminement s'ils le souhaitent.

4.43. Un deuxième point important concerne les frais de change. Tous les importateurs ont des frais de change lorsqu'il achètent à l'étranger, et cela inclut les frais de transport maritime. Cependant, dans le système traditionnel, les frais de transport terrestre locaux étaient payés en monnaie nationale. On pouvait donc raisonnablement penser que les opérateurs et les gouvernements contesteraient un système dans lequel les frais terrestres seraient libellés en monnaie étrangère du fait de l'intégration de l'acheminement local dans un tarif unifié. C'est pourquoi l'introduction d'un tarif terrestre distinct permet de facturer séparément et de payer en monnaie locale les trajets effectués dans le pays d'importation, sans que cela remette en question l'aspect «porte-à-porte» de l'opération sur le plan physique et commercial, ni l'unicité du document de transport.

4.44. Un troisième élément a trait à la situation des acheteurs «fob». Certains importateurs, le plus souvent de très grosses et puissantes entreprises, choisissent de désigner leur propre transporteur maritime, généralement une compagnie nationale de leur pays. Ce faisant, ils influent aussi, en cas d'opération de transport intégrée, le choix du transporteur qui sera chargé de l'acheminement terrestre à l'intérieur de leur pays. Il ne se préoccupent généralement pas de la façon dont l'exportateur achemine pour sa part les marchandises au port de départ du pays d'exportation, le laissant libre de tout organiser lui-même (merchant haulage) ou de confier cette tâche à l'opérateur multimodal (carrier haulage). L'achat fob ne conduit pas à préférer l'une de ces formules plutôt que l'autre au départ ou à l'arrivée, mais un tarif terrestre distinct est nécessaire pour que ce choix existe.»

⁽¹⁾ The Case for Conference Rate Making Authority in the Inland Sector, rapport établi pour la Far Eastern Freight Conference par les Professeurs S. Gilman et M. Graham, juillet 1990.

(18) L'une des obligations auxquelles est subordonnée l'exemption par catégorie accordée aux conférences maritimes est que les chargeurs doivent pouvoir

choisir librement le transporteur terrestre de leurs marchandises. Cette obligation figure dans l'article 5 paragraphe 3 du règlement (CEE) n° 4056/86, qui dispose que:

«Pour les transports terrestres et les services à quai qui ne sont pas couverts par le fret ou les redevances sur le paiement desquels la compagnie maritime et l'usager se sont mis d'accord, les usagers auront la faculté de s'adresser aux entreprises de leur choix.»

- (19) Lorsqu'un chargeur choisit la formule de l'acheminement par le transporteur maritime, le transport du conteneur depuis le point d'origine jusqu'au bateau n'est le plus souvent pas assuré physiquement par la compagnie maritime concernée, ni même par une entreprise qui lui est associée. Bien que l'organisation et le suivi de l'acheminement terrestre du conteneur relèvent effectivement de ladite compagnie, le service de transport lui-même est presque toujours sous-traité à un transporteur routier ou ferroviaire indépendant par l'armateur. Un petit nombre de compagnies maritimes ont également créé des filiales chargées des services de transport terrestre.
- (20) Dans le cas de la FEFC, le prix payé par le chargeur pour le transport terrestre de sa marchandise n'est pas celui qui a été négocié entre la compagnie maritime et l'entreprise de transport terrestre à qui celle-ci a sous-traité l'opération, mais le taux figurant dans le tarif terrestre de la conférence. Celui-ci tient compte aussi des frais encourus dans le cadre des autres activités terrestres réalisées pour le chargeur par les membres de la FEFC ou pour leur compte. Les taux terrestres sont habituellement exprimés dans la monnaie du pays où a lieu le transport terrestre, et non pas en dollars des États-Unis qui est la monnaie la plus fréquemment utilisée pour calculer les taux maritimes.
- (21) L'acheminement par le chargeur, pour sa part, peut prendre des formes très diverses. À moins que le chargeur ne s'occupe lui-même du transport terrestre, de la livraison du conteneur au terminal en vue de son chargement sur le navire, des divers papiers et formalités et de la signature du contrat avec la compagnie de navigation pour la partie maritime du transport, il peut faire appel aux services d'un commissionnaire de transport, ou bien d'un transporteur routier ou d'une compagnie de chemin de fer.
- (22) Les commissionnaires de transport proposent une gamme de services allant de la préparation des documents et de la réservation d'espaces sur les navires à des activités d'authentiques opérateurs de transport multimodal sans navire (non vessel operating multimodal transport operators). Dans ce dernier cas, ils offrent les mêmes services que les compagnies de transport maritime de ligne qui proposent des services multimodaux, à la différence qu'ils n'exploitent eux-mêmes aucun navire mais affrètent des espaces (slots) auprès d'armateurs.
- (23) L'accroissement de la concurrence entre les commissionnaires de transport et les transporteurs maritimes de ligne depuis l'apparition de la conteneurisation est une des caractéristiques majeures du secteur, et dans une large mesure, cela a contribué à l'apparition d'une capacité excédentaire, que les compagnies maritimes se sont montrées disposées à céder aux commissionnaires de transport à des taux favorables.
- (24) Les commissionnaires de transport peuvent ou non fournir le service de transport terrestre eux-mêmes; quand ils ne le font pas, ils sous-traitent ce service de la même façon que peut le faire un opérateur de transport multimodal exploitant des navires. Ces commissionnaires de transport jouent un rôle particulièrement important en ce qui concerne le transport des chargements de moindre volume (moins d'un conteneur) et leur assemblage en conteneurs pleins.
- (25) Dans leur réponse à la communication des griefs, et au cours de l'audition, les parties ont fait valoir que le service fourni par les compagnies membres de la FEFC n'est pas un service de transport terrestre mais soit un service d'acheminement de port à port, soit, plus communément, un service de transport intégré. En particulier, elles soulignent qu'elles ne proposent jamais de services en matière de transport terrestre sans aussi fournir les services de transport maritime et ceux de manutention dans les terminaux.
- (26) Il est clair que, dans le cadre d'un transport porte-à-porte ou intégré, les chargeurs sont libres de choisir entre la formule de l'acheminement par le chargeur et celle de l'acheminement par le transporteur maritime (considérants 17 à 20). Pour ce faire, ils tiendront compte d'un certain nombre de facteurs, et notamment du prix. Comme indiqué précédemment, le prix du *carrier haulage* est toujours indiqué séparément de celui des autres services et il est même libellé dans une autre monnaie. Toutefois, les caractéristiques physiques et techniques des deux formules sont telles que celles-ci sont interchangeables d'un point de vue fonctionnel.
- (27) Pour les chargeurs, il n'importe donc pas de savoir si les compagnies maritimes fournissent leurs services de *carrier haulage* autrement que dans le cadre d'un service de transport multimodal intégré; ils choisissent entre ce qui leur paraît être deux produits interchangeables. De ce point de vue, les membres de la FEFC fournissent aux chargeurs un service de transport terrestre.
- (28) Cette analyse est confirmée par le fait que les parties ont souligné la concurrence sur les prix qui existe entre les deux formules (*carrier haulage* et *merchant haulage*). Selon la FEFC ⁽¹⁾, environ 70 % des chargeurs utilisant les services des membres de la FEFC pour le transport maritime de conteneurs optent pour le système de l'acheminement par le transporteur maritime, bien que cette

⁽¹⁾ Réponse à la communication des griefs, du 31 mars 1993, p. 104.

proportion varie dans le temps et selon les pays. Les professeurs Gilman & Graham mentionnent au point 6.04 de leur rapport que:

«Le service de *carrier haulage* offert par les compagnies membres de la conférence doit rester globalement compétitif en termes de qualité de prestations et de prix par rapport à ce qu'offrent les compagnies indépendantes et la formule de l'acheminement par le chargeur.»

(29) Autrement dit, la courbe des ventes du premier de ces produits réagit fortement aux variations de prix du second et *vice versa*, ce qui tend à prouver la forte substituabilité de la demande en la matière. Les parties font valoir que, à cause de la pression exercée par la formule du *merchant haulage*, les taux de transport terrestre convenus dans le cadre de la FEFC sont souvent ceux du membre le plus efficace.

(iii) *État de la concurrence concernant l'offre de services de transport terrestre*

(30) Le tarif de la FEFC pour les services de transport maritime fixe des taux différents selon les produits en fonction de leur valeur, bien que l'éventail de ces taux soit bien plus restreint que celui de la valeur des marchandises transportées. En d'autres termes, les taux de fret sont plus élevés pour les marchandises de forte valeur que pour celles de moindre valeur. À l'inverse, les taux terrestres ne sont pas fixés par catégorie de marchandises et ne varient pas en fonction de la valeur de ce que transporte le conteneur, même s'il peut y avoir une certaine modulation selon que le conteneur est de vingt pieds (1 EVP) ou de quarante (2 EVP).

(31) Abstraction faite d'une exemption visant certains accords conclus entre petites et moyennes entreprises de transport, aucune exemption par catégorie n'a été accordée en application du règlement (CEE) n° 1017/68 à des transporteurs terrestres en matière de fixation des prix. En outre, le jeu de la concurrence a empêché de maintenir des taux différenciés ou discriminatoires dans les quelques cas où ceux-ci étaient imposés; il en a été ainsi des tarifs ferroviaires réglementés qui ont dû être abandonnés à cause de la concurrence des transports routiers.

(iv) *Activités terrestres des membres de la FEFC*

(32) Hormis la fixation collective des prix et des modalités du service de *carrier haulage*, aucune activité de transport terrestre n'est organisée directement ou indirectement par le canal de la FEFC. Les compagnies membres de cette conférence négocient individuellement les termes des services qu'ils achètent sur le marché des transports terrestres. Jusqu'à présent, quelques membres seulement de la FEFC ont investi dans des infrastructures de transport terrestre (dépôts par exemple) ou certains types d'équipement (tracteurs notamment), les exemples les plus connus étant celui des dépôts que possède

la société P&O au Royaume-Uni, et les diverses sociétés de transport terrestre constituées par des compagnies maritimes (par exemple, Nedlloyd, Maersk). Cependant, nombreux sont les membres de la FEFC qui ont investi des sommes considérables dans l'achat de conteneurs et de systèmes de logistique, qu'ils utilisent non seulement pour les services de transport maritime qu'ils fournissent, mais aussi pour leurs activités de transport terrestre.

(33) Selon la FEFC ⁽¹⁾, sa part du commerce de ligne sur les routes de sa zone géographique était d'environ 58 % en 1992. Toujours selon elle, en 1993, quelque 70 % de cette part (c'est-à-dire 38,5 % du total) était aussi acheminé à terre dans le cadre de services de *carrier haulage*. En 1991, les services de ce type fournis en Europe du Nord par les membres de la conférence ont représenté environ 1 015 208 EVP (équivalent de vingt pieds), soit approximativement 9 276 653 tonnes. Environ 89 % de ces transports ont été effectués en totalité ou partiellement sur le territoire de la Communauté.

(34) La Commission a analysé les données que lui ont communiquées dix des principaux membres de la FEFC ⁽²⁾ afin d'évaluer l'importance relative des opérations de transport terrestre dans le coût total des services de transport multimodal. Les chiffres ci-après représentent la structure de coût moyenne sur les routes entre l'Europe du Nord et l'Extrême-Orient:

mer:	36,5 %
terre:	18,6 %
terminaux:	27,1 %
ventes:	13,9 %
divers:	3,9 %

(35) Pour l'ensemble des dix lignes dont les données ont été analysées, le coût global de la fourniture de services de transport terrestre en 1992 a atteint quelque 477 200 000 écus (taux de change en vigueur au mois d'août 1994).

(36) Outre les coûts directs, le chiffre indiqué pour le transport terrestre inclut les dépenses en capital consenties pour les conteneurs transportés sur terre (60 % environ de l'ensemble des conteneurs) ainsi que les frais de gestion de ce parc à terre et les frais d'entreposage. Les coûts directs du transport terrestre représentent probablement 8 % environ du coût total.

(37) En outre, une partie des coûts attribués aux postes terminaux, ventes et divers devrait être imputée aux services de transport terrestre, étant donné, par exemple, que les coûts attribués au poste terminaux incluent le transport terrestre des conteneurs entre certains ports. De même, le poste ventes englobe la vente des services de *carrier haulage*, tandis que le poste divers comprend les frais administratifs.

⁽¹⁾ Réponse à la communication des griefs, p. 38 et p. 105.

⁽²⁾ CGM, Hapag-Lloyd, K Kine, Lloyd-Triestino, Maersk, MISC, Mitsui, NYK, OOCL, P&O.

IV. Accord

- (38) La Far Eastern Freight Conference est le nom donné à un ensemble de conférences maritimes associées⁽¹⁾ disposant d'un secrétariat au Royaume-Uni et de bureaux à Hong-kong, en Corée, à Tokyo, à Singapour, à Paris et à Rotterdam.
- (39) Les compagnies qui sont membres de la FEFC ont convenu d'un tarif commun ainsi que d'autres questions telles que les conditions générales d'adhésion. Le tarif actuel de la FEFC figure dans un document intitulé NT90 et est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1990. Ce document fixe les conditions générales des prestations de transport, y compris les modalités de paiement.
- (40) Le nouveau tarif NT90 fixe les taux des services fournis par les membres de la FEFC, dont ceux des transports maritimes, des transports terrestres, des services terminaux et des autres activités. Pour certaines activités, le taux n'est pas spécifié, mais il est indiqué que les membres de la conférence ne doivent pas facturer le service en-dessous de son prix de revient.
- (41) La FEFC a étendu ses compétences en matière de fixation des prix au taux de transport terrestre au début de la conteneurisation, c'est-à-dire autour de 1971. Ainsi, le tarif est divisé en cinq parties dans le NT90, dont deux sont consacrées aux volets terrestres des opérations de transport porte-à-porte (segment terrestre dans le pays d'origine, et dans celui de destination).

APPRÉCIATION JURIDIQUE

I. Article 85 paragraphe 1

- (42) Les compagnies maritimes membres de la FEFC sont des entreprises au sens de l'article 85 paragraphe 1 du traité. Leurs activités de fixation des prix concernant les services de transport terrestre fournis sur le territoire de la Communauté aux chargeurs en combinaison avec d'autres services et dans le cadre d'opérations de transport multimodal de marchandises conteneurisées entre l'Europe du Nord et l'Extrême-Orient⁽²⁾ qui sont assurées par des compagnies maritimes membres de la FEFC (services de *carrier haulage*), selon les modalités prévues par le NT90, constituent un accord entre ces entreprises, qui tombe sous le coup de l'article 85 paragraphe 1.

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

(2) L'étendue de ces services est décrite au considérant 6.

(i) Restrictions, entraves ou distorsions de la concurrence

- (43) Les accords qui consistent à fixer de façon directe ou indirecte les prix d'achat ou de vente ou d'autres conditions de transaction sont spécifiquement mentionnés dans l'article 85 paragraphe 1 point a) comme une restriction de la concurrence. Pour sa part, la Cour de justice des Communautés européennes a indiqué en ce qui concerne la concurrence par les prix que:
- «La fonction de la concurrence en matière de prix est de maintenir les prix au niveau le plus bas possible et de favoriser la circulation des produits entre les États membres en vue de permettre ainsi une répartition optimale des activités en fonction de la productivité et de la capacité d'adaptation des entreprises.»⁽³⁾
- (44) Il n'est pas besoin d'attendre pour voir quels seront les effets concrets d'un accord dès qu'il apparaît qu'il a pour objet d'empêcher, de restreindre ou de fausser la concurrence⁽⁴⁾.
- (45) Dans la présente affaire, la restriction de concurrence entre les membres de la FEFC en ce qui concerne les prix facturés pour le volet terrestre des opérations de transport multimodal est probablement importante en raison du très grand nombre de conteneurs concernés et des coûts en jeu (considérents 33 à 37).

(ii) Effet sur le commerce entre États membres

- (46) Selon la jurisprudence de la Cour, l'effet sur le commerce entre États membres est prouvé dès lors qu'il apparaît de façon suffisamment certaine, sur la base d'un ensemble de facteurs juridiques ou empiriques objectifs, que l'accord ou la pratique concertée en question peut avoir une influence, directe ou indirecte, effective ou potentielle, sur la structure des échanges de biens ou de services entre les États membres⁽⁵⁾.

(3) Arrêt du 14 juillet 1972, affaire 48/69: ICI-colorants, (Recueil 1972, p. 619, point 115 des motifs).

(4) Affaires jointes 56/64 et 58/64: Consten/Grundig, (Recueil 1966, p. 429). Décision 84/405/CEE de la Commission dans l'affaire Zinc Producer Group (JO n° L 220 du 17. 8. 1984, p. 27): «Enfin, pour que l'article 85 paragraphe 1 soit applicable, il suffit que les restrictions de la concurrence aient été voulues. Il n'est pas nécessaire que l'objectif visé ait été entièrement ou partiellement atteint ni donc que la restriction de la concurrence ait été effective.»

(5) Arrêt du 13 juillet 1966, affaires jointes: Consten/Grundig (Recueil 1966, p. 429).

- (47) La Commission considère que l'accord conclu par les membres de la FEFC pour fixer les prix de leurs services de *carrier haulage* peut affecter sensiblement et a affecté sensiblement le commerce entre États membres des diverses façons décrites ci-après. Ces services impliquent fréquemment le transport de marchandises entre États membres.
- (48) L'accord, qui a été conclu entre des compagnies maritimes opérant dans plusieurs États membres, restreint la concurrence entre ces compagnies en ce qu'il fixe les prix auxquels celles-ci proposent leurs services de transport, y compris sur les segments terrestres. Il est probable que la suppression ou la limitation de la concurrence par les prix entre ces compagnies de navigation pour ce qui concerne le transport terrestre réduit sensiblement les avantages qu'en retireraient les plus efficaces d'entre elles.
- (49) Ceci affecte le nombre d'opérations de transport multimodal que pourrait réaliser chaque compagnie en l'absence d'un tel accord. Cette restriction de la concurrence entre armateurs opérant dans plusieurs États membres influence donc et fausse le commerce des services de transport à l'intérieur de la Communauté, qui se présenterait différemment en l'absence de cet accord.
- (50) Cette déviation par rapport au comportement concurrentiel traditionnel qui permet aux entreprises les plus efficaces d'accroître leurs parts de marché peut aussi influencer sur la concurrence que se livrent les ports de différents États membres, en gonflant ou en restreignant artificiellement les volumes de marchandises en transit⁽¹⁾ et les parts de marché des compagnies de navigation opérant à partir de ces ports.
- (51) Le système de péréquation portuaire (*port equalisation*) peut accroître ou au contraire réduire les flux de marchandises transitant par certains ports. Dans ce système, les taux du *carrier haulage* sont basés sur l'acheminement au port le plus proche approuvé par la conférence, quel que soit le port effectif de chargement ou de déchargement. Un tel système peut influencer sur les capacités mises à dispositions dans chaque port, ce qui risque à son tour de dévier les courants d'échanges entre certains points d'Europe et les ports d'Europe du Nord ou bien entre ports et, de ce fait, d'affecter le commerce entre États membres.
- (52) L'effet sur la fourniture des services de *carrier haulage* qui est décrit dans les points précédents risque aussi de peser sur la prestation de services annexes aux services de transport maritime et de *carrier haulage*. L'effet sur ce type de services tiendra surtout à la modification du flux des services de transport entre États membres.
- (53) Par conséquent, la Commission estime que l'accord considéré affecte les échanges entre États membres en ce qu'il influe sur la fourniture des services de *carrier haulage* comme sur celle des services annexes auxdits services. Cet effet est probablement important du fait du très grand nombre de conteneurs impliqués.
- (54) Un accord comme celui qu'ont passé les membres de la FEFC concernant les prix des transports terrestres, qui a un effet sur le coût d'exportation vers d'autres pays de marchandises produites à l'intérieur de la Communauté, peut affecter le commerce de ces marchandises dans la Communauté. Le risque est en effet que les producteurs recherchent d'autres marchés vers lesquels le coût de transport de leurs marchandises soit moins élevé. Ces autres marchés incluent le marché national du producteur lui-même et les marchés d'autres États membres⁽²⁾.
- (55) La Commission considère par conséquent que les activités de fixation des prix des membres de la FEFC relatives au transport terrestre ont aussi une influence sur les échanges de marchandises entre États membres.

II. Réglementation applicable en l'espèce

- (56) La FEFC fait valoir que toutes ses activités de fixation des prix, y compris celles qui concernent les services de transport terrestre, sont couvertes par l'article 3 du règlement (CEE) n° 4056/86, qui accorde une exemption par catégorie aux conférences maritimes. Pour les raisons évoquées dans la présente décision, la Commission ne considère pas quant à elle que le règlement (CEE) n° 4056/86 soit le règlement applicable en la matière, et elle a donc examiné la plainte et les pratiques incriminées au regard des dispositions du règlement (CEE) n° 1017/68.

⁽¹⁾ Sixième considérant du règlement (CEE) n° 4056/86 décrivant l'effet que peuvent avoir sur les ports de la Communauté les pratiques restrictives en matière de transport maritime international.

⁽²⁾ Arrêt du 3 décembre 1987, affaire 136/86: BNIC contre Aubert (Recueil 1987, p. 4789), point 18 des motifs. De même, la Cour a, en application de l'article 92, jugé le 2 février 1988 dans les affaires 67, 68 et l'affaire 70/85: Van der Kooy contre Commission concernant les tarifs du gaz naturel néerlandais (Recueil 1988, p. 219, point 59 des motifs) que le tarif préférentiel (-5,5%) accordé aux horticulteurs néerlandais pour leur consommation de gaz naturel affectait les échanges entre États membres étant donné à la fois l'importance des coûts énergétiques (25%-30% du prix de vente) et celle de la part de marché (65%) et des exportations (91%) des entreprises bénéficiant de cette aide d'État.

- (57) L'article 1^{er} du règlement (CEE) n° 1017/68 indique que celui-ci s'applique à certains accords, décisions et pratiques concertées ainsi qu'aux abus de position dominante «dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable».
- (58) La formule du *carrier haulage* implique le transport de conteneurs par voie ferrée, par route ou par voie fluviale (ou encore au moyen d'une combinaison de ces modes de transport) par les compagnies maritimes elles-mêmes ou bien pour leur compte, en liaison avec d'autres services et dans le cadre d'une opération de transport multimodal. En conséquence, les accords, décisions et pratiques concertées comme celles décrites dans le règlement (CEE) n° 1017/68, qui se rapportent à des services de *carrier haulage*, tombent sous le coup de ce règlement.
- (59) Pour ces raisons, la Commission considère que les activités de fixation des prix faisant l'objet de la présente décision concernant la fixation des prix des services de transport terrestre fournis sur le territoire de la Communauté aux chargeurs en liaison avec d'autres services et dans le cadre d'opérations de transport multimodal, pour l'acheminement de marchandises conteneurisées entre l'Europe du Nord et l'Extrême-Orient, par des compagnies maritimes membres de la FEFC, entrent dans le champ du règlement (CEE) n° 1017/68 et non pas dans celui du règlement (CEE) n° 4056/85.

III. Règlement (CEE) n° 1017/68

(i) Lien entre le règlement (CEE) n° 1017/68 et les articles 85 et 86 du traité

- (60) Le règlement (CEE) n° 1017/68 portant application des règles de concurrence au secteur des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable était le premier règlement d'application des règles de concurrence au secteur des transports. Adopté avant que la Cour de justice ne confirme expressément que les règles de concurrence étaient applicables au secteur des transports⁽¹⁾, il reproduit à peu de chose près le texte des articles 85 et 86 du traité⁽²⁾.
- (61) En tant qu'instrument du droit communautaire dérivé, le règlement (CEE) n° 1017/68 ne peut pas déroger aux dispositions du traité. Il doit par conséquent être interprété à la lumière de la jurisprudence de la Cour⁽³⁾ comme dotant la Commission des moyens nécessaires pour faire appliquer les articles 85 et 86 du traité dans le secteur des transports terrestres, sans s'écarter des règles de concurrence fondamentales contenues dans le traité⁽⁴⁾.
- (62) Un accord qui n'est pas conforme à l'article 85 paragraphe 3 ne peut être exempté en application du règlement (CEE) n° 1017/68. Les articles 2, 5, 7 et 8 de ce règlement doivent donc être interprétés de la même manière que les articles 85 et 86 à la lumière de la jurisprudence, et comme n'ajoutant rien à ceux-ci.

(ii) Article 2 du règlement (CEE) n° 1017/68

- (63) Les dispositions de l'article 2 du règlement (CEE) n° 1017/68 sont basées sur celles de l'article 85 paragraphe 1 du traité et les reflètent. Comme elles n'en diffèrent en rien sur le plan du contenu, les observations des considérants 42 à 55 concernant l'applicabilité de l'article 85 paragraphe 1 valent également pour l'applicabilité de l'article 2 du règlement (CEE) n° 1017/68.
- (64) Aux termes de l'article 2 du règlement (CEE) n° 1017/68, sont incompatibles avec le marché commun et interdits, sans qu'une décision préalable soit nécessaire à cet effet, tous accords entre entreprises, toute décision d'association d'entreprises et toute pratique concertée qui sont susceptibles d'affecter le commerce entre États membres et qui ont pour objet ou pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence à l'intérieur du marché commun, et notamment ceux qui consistent à fixer directement ou indirectement les prix et les conditions de transport.
- (65) Pour les raisons énoncées précédemment aux considérants 42 à 55, et à la lumière des observations faites aux considérants 56 à 59, l'accord conclu entre les membres de la FEFC concernant les prix qu'ils facturent pour la fourniture de services de *carrier haulage* (tarif terrestre), en combinaison avec d'autres services et dans le cadre d'opérations de transport multimodal, est un accord qui tombe sous le coup de l'interdiction visée à l'article 2 du règlement (CEE) n° 1017/68.

(1) Affaire 167/73: Commission contre république française (Marins français) (Recueil 1974, p. 359, point 32 des motifs); affaires jointes 209/84 à 213/84: Nouvelles Frontières, (Recueil 1986, p. 1425, points 42 à 45 des motifs); affaire 66/86: Ahmed Saeed, (Recueil 1989, p. 803, points 32-33 des motifs).

(2) Structures tarifaires en matière de transports combinés de marchandises, décision 93/174/CEE de la Commission (JO n° L 73 du 26. 3. 1993, considérant 19).

(3) Ahmed Saeed, point 12 des motifs, en liaison avec le règlement (CEE) n° 3975/87.

(4) Ahmed Saeed, point 25 des motifs.

(iii) Article 3 du règlement (CEE) n° 1017/68

(66) L'accord conclu entre les membres de la FEFC concernant les prix des services de *carrier haulage* ne peut bénéficier de l'exemption accordée aux accords techniques par l'article 3 du règlement (CEE) n° 1017/68. Ledit article 3 se contente de dresser la liste des différents types d'accords qui n'entrent pas dans le champ de l'article 85 paragraphe 1 du traité dès lors qu'ils ont *seulement* pour objet et pour effet l'application d'améliorations techniques ou la coopération technique ⁽¹⁾.

(67) Les accords conclus entre concurrents concernant la fixation des prix de leurs services sont des accords commerciaux, qui n'ont pas seulement pour objet et pour effet l'application d'améliorations techniques ou la coopération technique.

(68) L'article 3 paragraphe 1 point c) vise exclusivement les «transports successifs, complémentaires, substitutifs ou combinés» entre modes terrestres et non entre transport terrestre et transport maritime. Le champ d'application du règlement (CEE) n° 1017/68 «transports par chemin de fer, par route et par voie navigable» exclut l'application de l'exception lorsque les opérations de transport en question n'ont pas entièrement lieu à terre.

(iv) Article 4 du règlement (CEE) n° 1017/68

(69) L'exemption pour les groupements de petites et moyennes entreprises prévue à l'article 4 du règlement (CEE) n° 1017/68 n'est pas non plus applicable.

(70) En premier lieu, la plupart des compagnies maritimes membres de la FEFC n'exercent pas elles-mêmes d'activité de transport terrestre où ne souhaitent pas en exercer. Elles ne poursuivent donc pas l'objectif décrit au premier tiret de l'article 4 paragraphe 1 du règlement.

(71) En deuxième lieu, ces compagnies pour la plupart n'ont pas pour objectif celui décrit au deuxième tiret de l'article 4 paragraphe 1, celui du financement ou de l'acquisition en commun de matériel ou

de fournitures de transport terrestre et ne fournissent pas de tels services.

(72) En troisième lieu, les limites de l'article 4 paragraphe 1 ne sont pas respectées. D'une part, certains des membres de la FEFC ne disposent pas de leur propre capacité de chargement, comme l'exige l'article 4 pour remplir cette condition. D'autre part, si l'on devait tenir compte des capacités louées ou sous-traitées, la capacité commune des membres de la FEFC excéderait les limites prévues (considérant 33 pour le nombre d'EVP ou de tonnes transportées par les membres de la FEFC ou pour leur compte en 1991).

IV. Règlement (CEE) n° 4056/86

(i) Article 3 du règlement (CEE) n° 4056/86

(73) Les membres de la FEFC ont fait valoir que le transport multimodal entre dans le champ d'application du règlement (CEE) n° 4056/86 et que, en vertu de l'article 3 dudit règlement (intitulé «Exemption des ententes entre transporteurs concernant l'exploitation de services réguliers de transport maritime»), les activités de fixation de prix pour les services de transport terrestre qui sont fournis en combinaison avec d'autres services dans le cadre d'une opération de transport multimodal sont aussi exemptées.

(74) La Commission n'accepte pas cet argument pour les raisons suivantes.

(75) La portée de l'exemption prévue à l'article 3 du règlement (CEE) n° 4056/86 ne peut être plus étendue que celle du règlement (CEE) n° 4056/86 lui-même. En effet, à son article 1^{er} paragraphe 2, le règlement dispose que:

«Il ne vise *que* les transports maritimes internationaux au départ ou à destination d'un ou de plusieurs *ports* de la Communauté.» (italique ajouté par nos soins).

(76) Il ressort clairement de cet énoncé que le transport terrestre, y compris le segment terrestre d'un service multimodal, n'entre pas dans le champ d'application du règlement et ne peut par conséquent pas être couvert par l'exemption par catégorie prévue à l'article 3.

(77) En tout cas, l'exemption par catégorie prévue à l'article 3 concerne exclusivement les opérations de port à port, comme le montre la référence, faite dans son intitulé, au transport maritime:

(1) HOV SVZ/MCN, décision 94/210/CE de la Commission (JO n° L 104 du 23. 4. 1994, p. 34, considérant 91). La version en langue anglaise de l'article 3 du règlement (CEE) n° 1017/68 omet le terme «seulement», qui figure aussi bien dans les versions en langue originale de ce règlement que dans les règlements (CEE) n° 4056/86 (article 2) et (CEE) n° 3975/87 (article 2).

«Exemption des ententes entre transporteurs concernant l'exploitation de services réguliers de transport maritime» ⁽¹⁾.

- (78) C'est ce qui ressort également de l'énoncé du onzième considérant du règlement (CEE) n° 4056/86 selon lequel:

«considérant que, à cet égard, les usagers doivent pouvoir à tout moment prendre connaissance des prix et conditions de transport pratiqués par les membres de la conférence *étant entendu qu'en matière de transports terrestres organisés par les "transporteurs maritimes"* ⁽²⁾ *ceux-ci restent soumis au règlement (CEE) n° 1017/68;*» (italique ajouté par nos soins).

- (79) Au cours de l'audition en l'espèce, le conseil de la FEFC a suggéré que le onzième considérant du règlement (CEE) n° 4056/86 visait vraisemblablement à régler la question de savoir si les conférences agissant collectivement en tant qu'acheteurs de services de transport terrestre étaient couvertes par l'exemption par catégorie, énonçant que ces activités entraient dans le champ d'application du règlement (CEE) n° 1017/68.

- (80) Ce considérant ne saurait l'emporter sur les termes clairs de l'article 1^{er} paragraphe 2 du règlement. En outre, l'interprétation qui en est faite n'est pas acceptable. Il n'est pas logique de dire que les chargeurs doivent «pouvoir à tout moment prendre connaissance des prix et conditions de transport pratiqués par les membres de la conférence» parce que les compagnies maritimes en question agissent peut-être de concert pour l'achat de services de transport terrestre.

⁽¹⁾ Affaire T-9/92: Automobiles Peugeot SA, arrêt du 22 avril 1993, non encore publié, point 37 des motifs: «... compte tenu du principe général d'interdiction des ententes anticoncurrentielles édicté à l'article 85 paragraphe 1 du traité, les dispositions à caractère dérogatoire insérées dans un règlement d'exemption par catégorie ne sauraient faire l'objet d'une interprétation extensive...». Voir également les conclusions de l'avocat général M. Van Gerven dans l'affaire C-234/89: Delimitis (Recueil 1991, p. I-955, point 5: «... à supposer qu'un accord ne soit pas couvert par les termes d'un règlement concernant une exemption par catégorie, on ne saurait en aucun cas étendre l'exemption par catégorie — qui constitue déjà par elle-même une dérogation à l'interdiction de l'article 85 paragraphe 1 et qui, à ce titre, doit être interprétée restrictivement.»)

⁽²⁾ La version anglaise du règlement (CEE) n° 4056/86 utilise erronément le terme «chargeurs» (shippers) au lieu de «transporteurs» (carriers). Il s'agit manifestement d'une erreur, pour les deux raisons suivantes au moins:

1) le considérant n'a aucun sens dans la version anglaise et

2) les autres versions linguistiques du règlement parlent de manière univoque de «transporteurs» (carriers) (par exemple «transporteurs maritimes», «trasportatori maritimi», «Seeverkehrsunternehmen»).

- (81) Il convient au contraire d'interpréter l'article 5 point 4 du règlement (CEE) n° 4056/86 comme imposant formellement aux membres de la conférence, à des fins de transparence, l'obligation de faire connaître leurs conditions, y compris les conditions du *carrier haulage*. Compte tenu du fait que les prix demandés par les différentes compagnies maritimes pour les services de transport terrestre ne peuvent en aucun cas être fixés par la conférence. Ces prix ne ressortiraient donc pas des tarifs de la conférence.

- (82) En outre, aucune disposition du règlement (CEE) n° 4056/86 ne permet de conclure que les conférences ayant négocié collectivement l'achat de services de transport terrestre sont couvertes par l'exemption par catégorie. L'énoncé de l'article 3 du règlement est très clair à cet égard: la «fixation des prix et des conditions de transport» ne peut se rapporter qu'à la formation d'un prix de vente et non à la négociation d'un prix d'achat pour un autre type de transport.

- (83) Ces conclusions sont étayées par le fait que, au cours des consultations qui ont conduit à l'adoption du règlement (CEE) n° 4056/86, le Parlement européen avait proposé d'ajouter à l'article 3 de la proposition de règlement de la Commission les termes suivants:

«L'exemption précitée porte également sur le transport "intermodal" (c'est-à-dire le transport maritime incluant le transport antérieur et postérieur)» ⁽³⁾.

- (84) Cette proposition de modification n'a pas été adoptée par le Conseil, ce qui montre bien que l'intention du Conseil était que les accords ayant pour objet la fixation de prix pour des services de transport terrestre *ne soient pas* couverts par l'exemption par catégorie prévue à l'article 3 du règlement (CEE) n° 4056/86 du Conseil.

- (85) À condition de satisfaire aux conditions énoncées à l'article 5 du règlement (CEE) n° 1017/68 (c'est-à-dire les quatre conditions de l'article 85 paragraphe 3), les parties à des accords de cette nature peuvent toutefois bénéficier d'une exemption individuelle accordée par la Commission en application de l'article 11 paragraphe 4 ou de l'article 12 du même règlement.

(ii) Article 5 du règlement (CEE) n° 4056/86

- (86) La FEFC a allégué que l'article 5 points 3 et 4 du règlement (CEE) n° 4056/86 contient des indica-

⁽³⁾ Voir les modifications à la proposition de règlement (CEE) du Conseil déterminant les modalités d'application des articles 85 et 86 du traité aux transports maritimes (JO n° C 255 du 13. 10. 1986, p. 176).

tions que le transport multimodal organisé par les conférences maritimes relèvent du champ d'application du règlement (CEE) n° 4056/86 et, par extension, de l'exemption par catégorie prévue à l'article 3.

(87) Cet argument n'est pas fondé et résulte d'une interprétation erronée de la FEFC concernant la nature des obligations contenues à l'article 5 points 3 et 4. Ces deux points ne sauraient être considérés comme se rapportant à un tarif fixé dans le cadre d'une conférence, mais aux conditions qui sont offertes par les différentes compagnies maritimes. On ne saurait en inférer que la fixation de prix pour les services de transport terrestre fournis en combinaison avec d'autres services dans le cadre d'un service de transport multimodal est autorisée en vertu de l'article 3 dudit règlement. Ces dispositions contiennent simplement des obligations formelles à la charge des compagnies maritimes qui souhaitent bénéficier de l'exemption par catégorie: elles sont obligées d'autoriser l'acheminement par le chargeur (*merchant haulage*) et elles sont tenues de publier leurs propres conditions de *carrier haulage*.

(88) L'article 5 du règlement contient par conséquent des obligations qui, comme le précisent son intitulé et le onzième considérant, sont des obligations liées à l'exemption par catégorie. Il ne contient pas d'extension explicite ou implicite de l'exemption par catégorie qui est prévue à l'article 3.

(iii) Article 2 du règlement (CEE) n° 4056/86

(89) La FEFC a aussi fait valoir qu'une déclaration de la Commission inscrite au procès-verbal du Conseil au moment de l'adoption du règlement (CEE) n° 4056/86 ⁽¹⁾ permet de conclure que la fixation des prix pour les transports multimodaux entre dans le champ d'application du règlement (CEE) n° 4056/86. La FEFC confond à nouveau la question de l'exemption par catégorie accordée aux conférences maritimes avec une déclaration relative à l'application des règles communautaires de concurrence à des compagnies maritimes individuelles.

⁽¹⁾ La Commission déclare que les transports multimodaux mer/terre sont soumis aux règles de concurrence adoptées pour les transports terrestres et à celles prévues pour les transports maritimes. En pratique, la non-application de l'article 85 paragraphe 1 sera acquise pour ce qui concerne l'organisation et l'exécution de transports multimodaux mer/terre successifs ou complémentaires ainsi que la fixation ou l'application de prix et conditions globaux pour ces transports, étant donné qu'aussi bien l'article 2 du présent règlement (CEE) n° 4056/86 que l'article 3 du règlement (CEE) n° 1017/68 déclarent que l'interdiction édictée par l'article 85 paragraphe 1 du traité ne s'applique pas à ces pratiques. [Document du Conseil n° 11584/86 MAR 84, annexe III, p. 5 (19 décembre 1986)].

(90) La déclaration de la Commission vise expressément les exceptions concernant des accords techniques prévues à l'article 2 du règlement (CEE) n° 4056/86 et à l'article 3 du règlement (CEE) n° 1017/68. Elle ne porte donc pas sur la question de l'exemption par catégorie et confirme que les deux règlements cités s'appliquent aux opérations multimodales mer/terre, le règlement (CEE) n° 4056/86 s'applique au segment maritime et le règlement (CEE) n° 1017/68 au segment terrestre.

(91) En outre, la déclaration n'a trait qu'aux accords conclus à titre individuel entre des transporteurs maritimes et des transporteurs terrestres. En effet, des accords conclus avec des concurrents pour fixer collectivement les taux du transport terrestre ou maritime constituent des accords restrictifs sur le plan commercial et ils n'ont pas seulement pour objet et pour effet de mettre en œuvre les améliorations techniques ou la coopération technique au sens de l'article 3 paragraphe 1 du règlement (CEE) n° 1017/68 et de l'article 2 paragraphe 1 du règlement (CEE) n° 4056/86. Ces accords restreignant généralement la concurrence, il résulte, notamment du septième considérant du règlement (CEE) n° 4056/86, qu'ils ne relèvent pas de l'exemption prévue pour des accords techniques.

V. Possibilité d'exemption individuelle

(92) Aucune demande d'exemption individuelle n'a été présentée concernant la fixation des prix par les membres de la FEFC pour les services de *carrier haulage* fournis en combinaison avec d'autres services dans le cadre d'un transport multimodal. Toutefois, en raison de l'obligation, imposée à la Commission en vertu de l'article 11 paragraphe 4 du règlement (CEE) n° 1017/68, de rendre une décision d'application de l'article 5 de ce règlement lorsqu'elle arrive à la conclusion, au terme d'une procédure engagée sur plainte ou d'office qu'un accord, une décision ou une pratique concertée remplit les conditions de l'article 2 et de l'article 5 du règlement, il est nécessaire de déterminer si les conditions de l'article 5 sont remplies en l'espèce.

(93) La Commission a exposé aux considérants 63 à 65 les raisons pour lesquelles elle considère que l'article 2 du règlement (CEE) n° 1017/68 s'applique en l'espèce et présente ci-après son appréciation quant à l'applicabilité de l'article 5 dudit règlement.

(94) Pour procéder à cette appréciation, la Commission a dû établir une distinction entre les arguments développés par les membres de la FEFC concernant:

— les avantages du transport multimodal en général,

- la nécessité de la fixation, dans le cadre d'une conférence, des taux applicables au segment terrestre, pour la fourniture de services de transport multimodal
- et
- la nécessité de la fixation, dans le cadre d'une conférence, des taux applicables au segment terrestre, afin de préserver le système des conférences.
- (95) Les membres de la FEFC ont présenté une argumentation approfondie au sujet des mérites du transport multimodal et des avantages qui en découlent; la Commission ne nie au demeurant pas ces avantages ⁽¹⁾. La présente décision portant sur la fixation de prix, la Commission a seulement pris en considération la deuxième et la troisième des grandes argumentations développées par la FEFC en vue d'une exemption individuelle éventuelle.
- (96) Les dispositions de l'article 5 du règlement (CEE) n° 1017/68 sont largement inspirées de celles de l'article 85 paragraphe 3 du traité et leur sont quasiment identiques ⁽²⁾. Elles sont cumulatives, chacune d'entre elles devant être satisfaite pour que la Commission puisse accorder une exemption individuelle.
- (97) L'article 5 du règlement (CEE) n° 1017/68, qui reprend les première et deuxième conditions prévues à l'article 85 paragraphe 3 du traité ⁽³⁾, dispose que l'interdiction énoncée à l'article 2 du règlement peut être déclarée inapplicable par la Commission si l'accord, la décision ou la pratique concertée en question:
- «contribuent:
- 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
- en prenant en considération, dans une mesure équitable, les intérêts des utilisateurs de transport (...)».
- (98) Les troisième et quatrième conditions prévues à l'article 85 paragraphe 3 sont reproduites presque intégralement dans la deuxième partie de l'article 5 du règlement (CEE) n° 1017/68.
- (99) Pour diverses raisons, la Commission ne considère pas que les activités de fixation des prix de la FEFC pour le transport terrestre remplissent les conditions définies dans la première partie de l'article 5 du règlement (CEE) n° 1017/68: en effet, elles ne contribuent à aucun des objectifs fixés ni pour la fourniture de services terrestres, ni pour la fourniture de services maritimes. Et même si c'était le cas, de l'avis de la Commission, les conditions énoncées dans la seconde partie de l'article 5 ne seraient pas remplies, puisque les pratiques en question impliquent des restrictions de concurrence qui ne seraient pas indispensables pour atteindre l'un des quelconques objectifs visés.
- a) *Amélioration de la qualité des services de transport*
- (100) Comme il a été souligné au considérant 94, il est nécessaire d'établir une distinction entre, d'une part, les mérites et les avantages du transport multimodal en général et, d'autre part, le rôle que joue prétendument la fixation des prix par les membres de la FEFC, en ce qui concerne les services de *carrier haulage* fournis dans le cadre d'un service de transport multimodal dans l'amélioration de la qualité des services de transport. L'appréciation de l'applicabilité de l'article 5 du règlement (CEE) n° 1017/68 concerne le second aspect.
- (101) Il n'est pas démontré que le fait d'appliquer un prix fixé collectivement pour la fourniture de services de *carrier haulage* contribue à améliorer la qualité des services de transport terrestre. À cet égard, on relèvera, comme indiqué au considérant 19, que les membres de la FEFC n'effectuent généralement pas l'acheminement sur le segment terrestre eux-mêmes, mais le sous-traitent à des transports terrestres.
- (102) En outre, si le prix du *carrier haulage* est fixé dans le cadre de la FEFC, chacun des membres négocie individuellement avec les transporteurs terrestres. Les améliorations apportées à la qualité du service pour répondre à la demande des chargeurs ne résultent pas des pratiques de fixation des prix de la conférence, mais des négociations menées à titre individuel entre les chargeurs et les compagnies maritimes.

⁽¹⁾ Voir, par exemple, le rapport de la Commission présenté au Conseil, le 8 juin 1994, sur l'application des règles communautaires de concurrence au transport maritime, point 3.1: «La Commission est (...) pleinement favorable au développement du transport multimodal, mode de transport moderne correspondant à une demande des chargeurs, et elle souhaite y contribuer.» SEC(94) 933 final.

⁽²⁾ Structure tarifaire, voir note 16 de bas de page.

⁽³⁾ «(...) qui contribuent à améliorer la production ou la distribution des produits ou à promouvoir le progrès technique ou économique, tout en réservant aux utilisateurs une partie équitable du profit qui en résulte (...)».

- (103) Il n'a pas non plus été démontré que la fixation des prix par les membres de la FEFC, pour les services de *carrier haulage* contribue à améliorer la qualité des services de transport maritime fournis par les membres de la conférence.
- b) *Promotion de la continuité et de la stabilité sur les marchés qui sont soumis à de fortes fluctuations dans le temps*
- (104) La question de la stabilité sur le marché des services maritimes de ligne conteneurisés est examinée aux considérants 123 à 137.
- (105) Les membres de la FEFC n'ont pas apporté la preuve que le marché sur lequel sont fournis les services de *carrier haulage* se caractérise par de fortes fluctuations de l'offre et de la demande dans le temps. Même si le marché pouvait être ainsi caractérisé, il n'a pas été démontré que la tarification collective, par les membres de la FEFC, des taux de transport terrestre contribue à la continuité et à la stabilité sur le marché en cause.
- c) *Augmentation de la productivité des entreprises*
- (106) Les membres de la FEFC n'ont pas apporté la preuve que la fixation des prix, par la conférence, pour les services de *carrier haulage* a entraîné ou est susceptible d'entraîner une augmentation de la productivité des entreprises concernées. Ici encore, il est important de distinguer la fourniture de services de transport multimodal de la fixation des prix concernant le segment terrestre de ces services.
- (107) En ce qui concerne les fournisseurs effectifs des services de transport terrestre, la fixation de prix par la FEFC n'a aucun effet direct sur les services fournis ou leur mode de prestation, étant donné qu'ils sont vendus aux membres de la FEFC au prix courant du marché et non au prix fixé par la conférence. Pour leur part, les membres de la FEFC n'interviennent généralement pas eux-mêmes dans la fourniture du service de transport terrestre, et l'accord fixant les tarifs en ce qui concerne le *carrier haulage* n'a pas d'incidence directe sur le service qu'ils fournissent effectivement eux-mêmes.
- (108) Il n'a pas été non plus démontré que la fixation des prix par les membres de la FEFC, en ce qui concerne les services de *carrier haulage* contribue à accroître la productivité des membres de la FEFC pour les services de transport maritime qu'ils assurent.
- d) *Promotion du progrès technique ou économique*
- (109) Les membres de la FEFC n'ont pas apporté la preuve que la fixation des prix concernant les services de *carrier haulage* contribue à promouvoir le progrès technique ou économique, qu'il s'agisse de la fourniture de services de transport terrestre ou de la fourniture de services de transport multimodal.
- (110) Les compagnies membres de la FEFC ont fait valoir que fixer des prix pour les services de *carrier haulage* leur permet d'investir dans les segments du service de transport intégré qu'ils assurent eux-mêmes (logistique, suivi, etc. considérant 19), la pratique offrant une certitude plus grande quant au rendement des investissements en jeu.
- (111) Cet argument peut être avancé pour n'importe quel accord de fixation des prix. Il est au demeurant mal choisi. Il est possible que les restrictions de concurrence résultant des activités de fixation des prix des membres de la FEFC, au lieu de stimuler l'introduction d'une technologie nouvelle, découragent des investissements nouveaux en réduisant les avantages concurrentiels qui reviendraient normalement aux entreprises ayant mieux exploité leurs investissements.
- (112) Cette situation tient au fait que la diminution ou l'élimination de la concurrence entre les membres de la FEFC en ce qui concerne les prix est de nature à empêcher les compagnies maritimes de faire profiter leurs clients des économies réalisées grâce aux nouveaux équipements et aux nouvelles technologies. De même, le fait que des compagnies maritimes plus dynamiques sont moins à même de tirer avantage de leurs performances et donc d'accroître leur part de marché signifie que des compagnies maritimes efficaces seront moins amenées à investir dans des technologies nouvelles.
- (113) En conséquence, il n'a pas été prouvé que les activités de fixation des prix par les membres de la FEFC pour le *carrier haulage* contribuent à la promotion du progrès technique ou économique.
- (114) Il n'a pas non plus été prouvé que la fixation des prix, par les membres de la FEFC, des services de *carrier haulage* contribue à la promotion du progrès technique ou économique pour ce qui est des services de transport maritime fournis par les membres de la FEFC.
- e) *Prise en considération, dans une mesure équitable, des intérêts des usagers*
- (115) Selon la Commission, l'accord FEFC ne prend pas en considération, dans une mesure équitable, les intérêts des usagers⁽¹⁾ pour ce qui concerne la fixation des prix pour le transport terrestre. La

(1) L'article 1^{er} paragraphe 3 point c) du règlement (CEE) n° 4056/86 entend notamment par «usagers» les chargeurs, destinataires et transitaires.

fixation collective par les membres de la FEFC des prix des services de *carrier haulage*, ne tient pas suffisamment compte des intérêts des chargeurs et autres usagers. L'accord sert uniquement à assurer le maintien des prix à un niveau plus élevé qu'il ne le serait autrement. Cela est directement contraire aux intérêts des usagers.

- (116) Dans la mesure où les transporteurs individuels sont en mesure de réduire leurs coûts en organisant leurs flottes de conteneurs plus efficacement que d'autres, la fixation par la conférence des prix des services de *carrier haulage* empêche les compagnies les plus efficaces de répercuter les réductions de coût. Cela aussi est contraire aux intérêts des usagers.
- (117) Pour déterminer si les pratiques en question prennent en considération, dans une mesure équitable, les intérêts des usagers, la Commission a tenu compte des plaintes dont l'ont saisie les organismes représentant les intérêts des usagers des services de transport terrestre fournis par les membres de la FEFC, à savoir le Conseil allemand de chargeurs, soutenu par le Conseil britannique de chargeurs, par le Conseil français des chargeurs (CNUT), et par le principal organisme de représentation des chargeurs en Europe, le Conseil de chargeurs maritimes d'Europe. Les commissionnaires de transport, par la voie de leur organisme de représentation, le Comité de liaison européen des commissionnaires et auxiliaires de transport (CLECAT) et de l'Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR) ont exprimé leur préoccupation au sujet des distorsions de concurrence dans le domaine du transport terrestre, qui résultent des pratiques visées par la présente décision.
- (118) En l'espèce, si l'on veut réserver aux usagers une part équitable du profit, il faut maintenir un niveau élevé de concurrence dans la fourniture des services de transport terrestre aux chargeurs: il appartient à la Commission de veiller à ce que le choix de la qualité et des prix offerts aux chargeurs qui achètent des services de transport terrestre soit le plus large possible. Dans la pratique, il serait plus facile de réserver aux usagers une part équitable du profit résultant du transport porte à porte s'il n'y avait pas accord de fixation de prix comme celui conclu par la FEFC.

f) *Caractère indispensable des restrictions*

- (119) Comme il a été expliqué au considérant 94, il est nécessaire de déterminer si les restrictions de concurrence résultant de la pratique de fixation des prix de la FEFC pour le *carrier haulage* sont indispensables:

— pour la fourniture des services de transport multimodal

ou

— pour le maintien du système de fixation des taux des transports maritimes par ces conférences maritimes.

- (120) En ce qui concerne le premier de ces objectifs, il convient de souligner que la plupart des membres de la FEFC ne fournissent pas eux-mêmes les services de transport terrestre. La FEFC n'exerce non plus aucune activité de transport terrestre autre qu'offrir simplement une tribune où se fixent collectivement le prix des services de *carrier haulage* qui sont fournis en combinaison avec d'autres services dans le cadre d'un service de transport multimodal assuré par ses membres.
- (121) La fixation collective des prix des services de *carrier haulage* n'est pas essentielle à la fourniture de ces services, comme le montre le fait que de nombreux transporteurs et commissionnaires de transport indépendants offrent des services équivalents ou similaires en dehors du cadre de la FEFC ou de toute autre conférence, sans fixer en commun avec une autre compagnie maritime les prix des services de *carrier haulage*.
- (122) Les commissionnaires de transport sont en concurrence directe avec les compagnies maritimes pour la fourniture de services de transport et tous agissent en tant qu'intermédiaires entre les fournisseurs effectifs et les acheteurs des services de transport terrestre. Qui plus est, les commissionnaires de transport fournissent des services porte à porte aux chargeurs depuis aussi longtemps, sinon plus, que les compagnies maritimes de ligne. Ni les commissionnaires de transport, ni les compagnies de chemin de fer ne bénéficient d'une exemption pour la tarification en commun de leurs activités.
- (123) En ce qui concerne le deuxième objectif, la FEFC a fait valoir que le rôle stabilisateur des conférences maritimes⁽¹⁾ serait compromis si celles-ci ne fixaient pas collectivement les prix du transport terrestre. Elle soutient que s'ils fixaient les taux de transport terrestre individuellement et non plus collectivement, ses membres seraient tentés de faire pièce aux taux maritimes fixés par la conférence en jouant sur les taux appliqués sur le segment terrestre. Cet argument a été conforté par le rapport des Professeurs Gilman et Graham, qui constatent entre autre que:

«Dans un environnement intermodal intégré, les conférences ne peuvent remplir leurs fonctions de stabilisation des taux ou de promotion de l'efficacité et de la rationalisation, à moins que leur autorité en matière de tarification ne s'étende au secteur terrestre.»⁽²⁾

⁽¹⁾ «... (considérant) que ces conférences exercent un rôle stabilisateur de nature à garantir des services fiables aux chargeurs;», huitième considérant du règlement (CEE) n° 4056/86.

⁽²⁾ Rapport des Professeurs Gilman et Graham, point 4.30.

(124) Selon les Professeurs Gilman et Graham, la moindre stabilité des taux de fret maritime est en particulier imputable au rapport existant entre le fret maritime et les recettes générées par le transport terrestre:

«En s'efforçant de se faire confier par le chargeur la partie terrestre du transport, le transporteur s'assure aussi le fret maritime. Il est clair que, tant qu'ils ont des capacités excédentaires sur leurs navires, les transporteurs faisant partie d'une conférence ont financièrement intérêt à assumer une bonne partie des coûts du transport terrestre afin de mieux charger les navires.»⁽¹⁾

(125) Selon les Professeurs Gilman et Graham, le fait que la capacité de transport ne peut pas être stockée contribue à cette tendance à l'instabilité des prix. En soulignant que le système des conférences a permis de rationaliser considérablement le réseau⁽²⁾, ils font encore valoir que la concurrence pourrait être étendue «loin dans l'arrière-pays grâce à l'utilisation des moyens de transport terrestre» (point 4.19).

(126) Pour les raisons indiquées ci-après, la Commission ne considère pas que ces argumentations démontrent la nécessité absolue de la fixation des prix des services de *carrier haulage* pour assurer la stabilité des taux maritimes résultant des conférences telles que la FEFC. Il convient de souligner que pour que le critère du «caractère indispensable» soit satisfait, il faut que les parties démontrent qu'il ne leur est pas possible d'atteindre les objectifs transmis sans restreindre la concurrence de manière moins sensible.

(127) Une conférence permet d'assurer la stabilité des opérations qu'elle vise en fixant un tarif uniforme qui sert de point de référence au marché. Les prix ainsi arrêtés ont des chances de rester inchangés plus longtemps que dans le cas où ils sont fixés individuellement par les compagnies maritimes. Cette limitation des fluctuations de prix, qui se produiraient sur un marché concurrentiel normal, peut être profitable aux chargeurs, car elle diminue les incertitudes concernant les conditions commerciales futures.

(128) La stabilité prévue par le règlement (CEE) n° 4056/86 a pour effet de garantir aux chargeurs des services fiables. Les services de ligne sont par nature réguliers, en ce sens qu'ils reposent sur un horaire régulier. Sont fiables les services de qualité raisonnable dans le cadre desquels les marchandises confiées par les chargeurs ne subissent aucun dommage et dont le prix reste identique quels que soient le jour et la ligne choisis. La fiabilité tient au

fonctionnement durable d'un service régulier qui garantit aux chargeurs un service adapté à leurs besoins.

(129) Le fait que la cartellisation d'une partie des activités des compagnies maritimes soit jugée compatible avec les règles de concurrence ne saurait en soi justifier l'exemption de toutes les activités exercées par ces entreprises. Par analogie, il faudrait en ce cas considérer que les membres d'une conférence maritime doivent être autorisés à fixer les prix de tous les services qu'ils décident d'offrir en combinaison avec les services de transport maritime, de peur que la concurrence par les prix portant sur ces services additionnels ne porte atteinte au tarif des transports maritimes que fixe la conférence.

(130) Il ne serait pas compatible avec l'objectif communautaire de parvenir à un système garantissant le libre jeu de la concurrence dans le marché intérieur, d'admettre que la stabilité d'une activité rentable donnée puisse justifier d'exempter sur la base des règles communautaires de concurrence la fixation des prix toutes les activités rentables fournies en combinaison avec l'activité faisant déjà l'objet d'une exemption.

(131) En outre, il n'a pas été prouvé que la fixation des prix de *carrier haulage* est indispensable au maintien du «rôle stabilisateur» joué par les conférences. Si elles ont largement fait valoir que toutes les activités des membres de la conférence doivent faire l'objet d'une fixation des prix, les parties n'ont pas réussi à prouver que celle-ci est essentielle au maintien d'une discipline tarifaire sur le segment maritime, pour lequel se pose la question de la stabilité, ni qu'il n'y a pas de moyen moins restrictif d'y parvenir.

(132) La FEFC n'échappe pas à la règle générale selon laquelle toutes les ententes sont susceptibles de «tricher» ou d'accorder en secret des rabais lorsque certains membres souffrent de capacités excédentaires⁽³⁾. C'est ce qu'a admis le Conseil de la FEFC au cours de l'audition, qui a reconnu⁽⁴⁾ l'existence à la fois de ristournes autorisées, telles que les contrats de services⁽⁵⁾ et les accords de fidélité⁽⁶⁾, et de ristournes non autorisées.

⁽³⁾ «Détecter et décourager la tricherie constituent le problème principal en matière d'ententes et, comme il est souvent difficile à résoudre, de nombreux économistes pensent que les ententes constituées en vue de la fixation des prix sont fondamentalement instables.», F. M. Scherer and David Ross, *Industrial Market Structure and Economic Performance* (Houghton Mifflin, 1990, page 245).

⁽⁴⁾ Page 131 du procès-verbal de l'audition en l'espèce.

⁽⁵⁾ Les contrats de services sont des accords conclus entre différents chargeurs et compagnies maritimes, ou groupes de compagnies maritimes, pour le transport d'un nombre minimal de conteneurs et la fourniture de services spéciaux à un prix négocié sur une base individuelle.

⁽⁶⁾ Tels que les accords prévus à l'article 5 point 2 du règlement (CEE) n° 4056/86.

⁽¹⁾ Rapport des Professeurs Gilman et Graham, point 4.16.

⁽²⁾ Les membres de la conférence ont convenu de desservir un nombre limité de ports à des fins de rationalisation.

- (133) Il s'agit là d'une conséquence parfaitement normale d'une action concertée. Les membres d'une entente cherchent à maximiser leurs bénéfices en fixant des prix en commun, mais aussi à maximiser leurs revenus en gagnant des parts de marché sur les autres. Ce comportement débouche normalement sur une certaine instabilité, même au sein de l'entente la plus disciplinée. Les ententes souffrent aussi de l'instabilité inévitable résultant du fait qu'il est toujours intéressant d'être la seule entreprise qui opère en dehors de l'entente.
- (134) La FEFC est par conséquent confrontée à l'instabilité des tarifs tant maritimes que terrestres que crée la politique concurrentielle de ristournes pratiquée par ses membres. Une discipline absolue n'est pas nécessaire pour maintenir la stabilité qu'apporte le système des conférences, c'est-à-dire l'offre de services fiables à des prix ne variant pas fortement à court terme. La politique de ristournes, en particulier, ne compromet pas la stabilité visée par le règlement (CEE) n° 4056/86, puisqu'il n'a pas été prouvé qu'elle conduit à l'absence de services fiables ou de prix stables pendant un certain laps de temps.
- (135) Dans ce contexte, il est important de souligner que certaines activités sont exercées non pas sur la base d'un prix convenu dans le cadre d'une conférence, mais sur la base, beaucoup moins restrictive, d'un accord prévoyant que les services ne peuvent être facturés en dessous de leur coût (considérant 40). Les parties n'ont fourni aucun élément prouvant que ce système nuit à la stabilité de manière excessive, voire même qu'il est nuisible.
- (136) La Commission reconnaît qu'en l'absence de fixation collective des prix, les membres de la FEFC peuvent imposer aux chargeurs, pour les services de *carrier haulage* des taux inférieurs à leurs coûts d'achat, ce qui reviendrait à offrir un rabais sur le tarif du transport maritime fixé par la conférence. Cette pratique risque effectivement de davantage nuire à la stabilité apportée par la FEFC que ne le font d'autres types de rabais accordés sur les tarifs du transport maritime de la FEFC et la concurrence d'autres compagnies maritimes non membres de cette conférence.
- (137) Toutefois, en admettant même que le fait d'autoriser la FEFC à fixer les prix des services de *carrier haulage* qui sont fournis par ses membres contribue à la stabilité générale, il n'a pas été prouvé que des mesures moins restrictives de la concurrence ne seraient pas suffisantes pour atteindre cet objectif. Les mesures qui peuvent être prises pour assurer la stabilité des tarifs du transport maritime d'une conférence sont énumérées à l'article 3 du règlement (CEE) n° 4056/86; elles comprennent notamment la répartition, entre les membres d'une conférence, du tonnage transporté ou de la recette.
- (138) En conclusion, la fixation des prix des services de *carrier haulage* par les membres de la FEFC, n'apparaît pas indispensable à la réalisation des objectifs poursuivis.
- (139) Cette conclusion ne s'applique qu'aux pratiques actuelles de la FEFC concernant la fixation des prix dans le domaine du transport terrestre. En particulier, la présente décision n'examine pas si et dans quelle mesure d'autres types d'accords relatifs au transport multimodal peuvent remplir les conditions définies à l'article 85 paragraphe 3 ⁽¹⁾.
- g) *Élimination de la concurrence pour une partie substantielle du marché*
- (140) Comme il a été établi que les trois premières conditions de l'article 85 paragraphe 3 et de l'article 5 du règlement (CEE) n° 1017/68 ne sont pas réunies en l'espèce, il n'est pas nécessaire de déterminer si les parties ont la possibilité d'éliminer la concurrence pour une partie substantielle des services en question.
- h) *Conclusions*
- (141) Toutes ces considérations portent à conclure que le développement du transport multimodal peut être un moyen d'améliorer les services de transport, mais que ce n'est pas le cas de la fixation collective des prix des services de *carrier haulage*. En outre, les usagers de transport ne profitent pas dans une mesure équitable de cette fixation des prix, et les restrictions de concurrence ne sont pas indispensables. En conclusion, les conditions de l'article 85 paragraphe 3 du traité et de l'article 5 du règlement (CEE) n° 1017/68 ne sont pas remplies.
- (142) Qui plus est, au moment où l'on s'efforce de libéraliser et de déréguler la fourniture des services

⁽¹⁾ Il convient de prendre note de la position de la Commission à ce sujet, position qui est présentée dans son rapport au Conseil concernant le transport maritime:

«(La Commission considère ...) que, dans certaines circonstances, des accords de coopération spécifiques entre groupements d'armateurs ou entre armateurs et transporteurs terrestres pourraient promouvoir un progrès économique ou technique suffisant pour justifier que la fixation en commun de taux terrestres soit, en l'occurrence, autorisée par exemption individuelle.»

Dans le même rapport, la Commission se déclare aussi disposée, le cas échéant, à envisager l'octroi d'exemptions individuelles autorisant:

«l'insertion, dans l'accord de conférence dont les compagnies du groupement (bénéficiant de l'exemption individuelle) sont membres, d'une disposition prévoyant que les taux terrestres des tarifs ... ne peuvent être inférieurs aux coûts, de manière à éviter dans une large mesure le risque d'instabilité pour les conférences maritimes lié à une éventuelle subvention croisée entre les tronçons terrestre et maritime.»

de transport terrestre en Europe, il serait incohérent d'accorder aux conférences une exemption leur permettant de fixer les prix d'une partie des services de transport terrestre et de ne pas autoriser leurs concurrents offrant des services équivalents à agir de la sorte ⁽¹⁾.

VI. Article 22 du règlement (CEE) n° 1017/68

(143) En vertu de l'article 22 paragraphe 2 du règlement (CEE) n° 1017/68, la Commission peut infliger aux entreprises des amendes d'un montant de 1 000 écus au moins et d'un million d'écus au plus, ou d'un montant supérieur mais n'excédant pas 10 % du chiffre d'affaires réalisé au cours de l'exercice social précédent par chacune des entreprises ayant participé à l'infraction, lorsque, de propos délibéré ou par négligence, elles commettent une infraction aux dispositions de l'article 2 ou de l'article 8 du règlement (CEE) n° 1017/68. Pour fixer le montant de l'amende, la Commission prend en considération la gravité et la durée de l'infraction.

i) *Appréciation de la gravité et de la durée de l'infraction*

(144) Pour déterminer la gravité et la durée de l'infraction en l'espèce, la Commission a pris en considération les critères suivants:

- a) nature de l'infraction;
 - b) intention des parties;
 - c) non-cessation de l'infraction par les parties;
 - d) nature et valeur des services en question;
 - e) degré d'implication de chacune des parties dans l'infraction
- et
- f) durée de l'infraction.

a) Nature de l'infraction

(145) La Commission considère que, d'une façon générale, les pratiques visant à limiter la concurrence par les prix revêtent une gravité certaine ⁽²⁾. C'est ce qui ressort de la mention explicite de la fixation des prix à l'article 85 paragraphe 1 ainsi que de la jurisprudence constante de la Cour de justice ⁽³⁾.

L'infraction en question élimine la concurrence par les prix entre les membres de la FEFC pour les services de transport terrestre qu'ils fournissent.

b) Intention des parties

(146) La Cour de justice a dit pour droit que:

«Pour qu'une infraction aux règles de concurrence du traité puisse être considérée comme ayant été commise de propos délibéré, il n'est pas nécessaire que l'entreprise ait eu conscience d'enfreindre une interdiction édictée par ces règles; il suffit qu'elle n'ait pu ignorer que la conduite incriminée avait pour objet de restreindre la concurrence.» ⁽⁴⁾.

(147) La Commission considère que l'intention des membres de la FEFC était d'éliminer entre eux la concurrence par les prix pour les services de transport terrestre qu'ils fournissent. Ils ne pouvaient dès lors pas ignorer que leurs activités de fixation des prix concernant les services de transport terrestre avaient pour objet de restreindre la concurrence.

c) Non-cessation de l'infraction par les parties

(148) Les membres de la FEFC savent, au moins depuis le 23 juin 1989, date à laquelle la plainte du BDI/DSKV leur a été communiquée, que les pratiques visées par la présente décision pouvaient constituer des infractions à l'article 85 paragraphe 1 du traité et à l'article 2 du règlement (CEE) n° 1017/68 et ne pas relever de l'exemption par catégorie accordée aux conférences maritimes par l'article 3 du règlement (CEE) n° 4056/86.

(149) Malgré cette plainte et en dépit des avertissements répétés de la Commission (dont une lettre adressée au président de la FEFC en juin 1990, par le membre de la Commission alors responsable de la politique de la concurrence) signalant que les pratiques en cause tombaient sous le coup de l'article 85 paragraphe 1 et ne bénéficiaient d'aucune exemption conformément à l'article 85 paragraphe 3, les parties n'ont jamais cessé de les mettre en œuvre. À aucun moment, même après la communication des griefs en décembre 1992, elles ne les ont officiellement notifiées à la Commission pour obtenir une exemption individuelle.

d) Nature et valeur des services en question

(150) Comme il a été indiqué aux considérants 34 à 37, le coût de la fourniture de services de transport terrestre pour dix des principaux membres de la

⁽¹⁾ Voir également le rapport de la Commission au Conseil concernant l'application des règles communautaires de concurrence au transport maritime.

⁽²⁾ HOV SVZ/MCN citée au considérant 66.

⁽³⁾ Voir, par exemple, l'affaire 26/76: Metro contre Commission, [Recueil 1977, p. 1875: «(attendu) que la concurrence par les prix, pour importante qu'elle soit, ne peut jamais être éliminée»].

⁽⁴⁾ Affaire C-279/87: Tippex contre Commission (Recueil 1990 I-261).

FEFC a atteint quelque 477 millions d'écus. Ce montant est probablement représentatif, en termes réels, du coût des services de transport terrestre fournis par ces dix compagnies à la fois avant et après 1992. La valeur annuelle des services en question est par conséquent considérable et constitue un coût important pour l'économie communautaire.

e) Degré d'implication de chacune des parties dans l'infraction

(151) À l'exception de Wilh. Wilhelmsen, aucun élément ne permet de conclure qu'une compagnie maritime particulière a pris une part plus grande ou moins grande dans la décision collective de fixation des prix pour les services visés par la présente procédure. Wilh. Wilhelmsen n'est pas un membre actif de la FEFC et n'exploite pas de navires sur les routes en question.

f) Durée de l'infraction

(152) Comme il a été indiqué aux considérants 39, 40 et 41, la fixation des prix des services de transport terrestre par la FEFC a débuté de manière générale vers 1971 et s'est régulièrement poursuivie depuis lors. Le tarif actuel des services de *carrier haulage* de la FEFC qui figure dans le NT90, est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1990. Le règlement (CEE) n° 1017/68, qui est le règlement applicable à l'infraction en question, est entré en vigueur le 1^{er} juillet 1968.

ii) *Conclusions concernant la gravité et la durée de l'infraction*

(153) La Commission considère que l'infraction en question constitue une infraction très grave aux règles communautaires en matière de concurrence et qu'elle peut avoir une incidence économique considérable. En outre, l'infraction dure de manière générale depuis 1971 et incontestablement depuis que le DSVK a déposé une plainte auprès de la Commission en avril 1989.

(154) Bien que les parties aient fait valoir que les pratiques en question relèvent de l'exemption par catégorie, pour les accords portant sur la fixation des prix des conférences maritimes prévue dans le règlement (CEE) n° 4056/86, la portée de cette exemption ne peut être plus large que celle du règlement lui-même. L'article 1^{er} paragraphe 2 du règlement dispose que ce dernier:

«(II) ne vise que les transports maritimes internationaux au départ ou à destination d'un ou de plusieurs ports de la Communauté.»

(155) Pour interpréter les dispositions du règlement (CEE) n° 4056/86, il est nécessaire de se rappeler le principe général du droit communautaire qui veut que les dérogations, telles que les exemptions par

catégorie, ne peuvent faire l'objet d'une interprétation extensive (voir note citée au considérant 77).

(156) En outre, le rapport de la Commission au Conseil sur l'application des règles communautaires de concurrence au transport maritime, de juin 1994, a présenté clairement les conclusions générales de la Commission concernant la fixation des taux applicables au transport multimodal. Les représentants de la FEFC ont communiqué le 12 août 1994 à la Commission leurs observations préliminaires sur le rapport en question.

(157) La Commission considère que les membres de la FEFC n'ont pu ignorer que l'accord tombait sous le coup de l'article 85 paragraphe 1 du traité et qu'ils devaient savoir qu'il était exclu du champ d'application de l'exemption par catégorie octroyée aux conférences maritimes, ou de toute autre exemption. La Commission estime qu'il y a lieu d'infliger des amendes en l'espèce.

(158) Nonobstant ces conclusions concernant la gravité et la durée de l'infraction, la Commission a tenu compte du fait que l'existence des pratiques en cause était largement connue et du fait que, pour diverses raisons, l'adoption de la présente décision concernant ces pratiques a pris plus de temps qu'il eut été nécessaire en d'autres circonstances. La Commission a aussi pris en considération les circonstances suivantes:

i) les orientations de la Commission relatives à la fixation des prix du transport multimodal par des conférences maritimes n'étaient pas connues largement jusqu'à ce qu'elle présente au Conseil le rapport susmentionné;

ii) il a fallu un certain temps à la Commission pour définir ses orientations à cet égard; la procédure en l'espèce a donc duré plus longtemps que d'habitude, et les membres de la FEFC n'ont pas à être pénalisés pour cette période supplémentaire

et

iii) la présente décision constitue la première décision d'application des dispositions du règlement (CEE) n° 1017/68 aux membres d'une conférence maritime.

(159) Compte tenu de ce qui précède, la Commission considère que le niveau des amendes dans cette affaire doit être fixé à un niveau symbolique pour souligner l'existence de l'infraction et la nécessité, pour les entreprises en question et d'autres entreprises pouvant être impliquées dans des pratiques équivalentes, de respecter, à l'avenir, les règles communautaires de concurrence. Aucune amende ne devrait être infligée à Wilh. Wilhelmsen, du fait que cette entreprise n'a pas participé à l'infraction en cause (considérant 151).

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les membres de la Far Eastern Freight Conference, dont la liste figure à l'annexe, ont enfreint les dispositions de l'article 85 du traité et de l'article 2 du règlement (CEE) n° 1017/68 en fixant collectivement les prix des services de transport terrestre fournis sur le territoire de la Communauté européenne aux chargeurs en combinaison avec d'autres services dans le cadre du transport multimodal de chargements conteneurisés entre l'Europe du Nord et l'Extrême-Orient.

Article 2

Les conditions de l'article 5 du règlement (CEE) n° 1017/68 ne sont pas remplies.

Article 3

Les membres de la Far Eastern Freight Conference, dont la liste figure à l'annexe, sont tenus de mettre fin à l'infraction visée à l'article 1^{er}.

Article 4

Les entreprises destinataires de la présente décision sont tenues de s'abstenir à l'avenir de tout accord ou de toute pratique concertée ayant un objet ou un effet identique ou similaire à celui de l'accord visé à l'article 1^{er}.

Article 5

Les amendes figurant ci-après sont infligées aux entreprises destinataires de la décision, au titre de l'infraction aux dispositions de l'article 85 du traité et de l'article 2 du règlement (CEE) n° 1017/68, constatée à l'article 1^{er}.

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

Article 6

Les amendes infligées à l'article 5 sont payables en écus, dans un délai de trois mois à compter de la date de la présente décision, au compte n° 310-0933000-43 de la Commission des Communautés européennes, Banque Bruxelles Lambert, Agence européenne, rond-point Schumann 5, B-1040 Bruxelles.

Le montant de ces amendes porte intérêt de plein droit à compter de l'expiration du délai indiqué au premier alinéa, au taux appliqué par l'Institut monétaire européen à ces opérations en écus le premier jour ouvrable du mois au cours duquel la présente décision a été adoptée, ce taux étant majoré de 3,5 points de pourcentage, soit 9,25 %.

Article 7

Les entreprises dont la liste figure à l'annexe sont destinataires de la présente décision.

La présente décision forme titre exécutoire en vertu de l'article 192 du traité.

Fait à Bruxelles, le 21 décembre 1994.

Par la Commission

Karel VAN MIERT

Membre de la Commission

ANNEXE

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

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

Croatia Line
8 Riva
5100 Rijeka
République de Croatie

Kawasaki Kisen Kaisha Limited
Hibiya Central Building
2-9 Nishi — Shinbashi 1 — Chome
Minato-ku
Tokyo 105
Japon

Lloyd Triestino di Navigazione Spa
Passeggio S Andrea 4
PO Box 583 ou 584
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
PO Box 10371
50712 Kuala Lumpur
Malaisie

Mitsui O.S.K. Kines Ltd
1-1 Toranomom 2-Chome
Minato-ku
Tokyo 107
Japon

Nedlloyd Lijnen B.V.
Boompjes 40
NL-3011 XB Rotterdam

Neptune Orient Lines Ltd
456 Alexandra Road
N° 06-00 NOL Building
Singapour 0511

Nippon Yusen Kabushiki Kaisha
3-2 Marunouchi 2-Chome
Chiyoda ku
Tokyo
Japon

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
POB 1359
N-0161 — Oslo

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 21 décembre 1994

relative à une procédure d'application de l'article 85 du traité CE et de l'article 53 de l'accord EEE

(IV/34.252 — Philips-Osram)

(Les textes en langues allemande et néerlandaise sont les seuls faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(94/986/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu l'accord sur l'Espace économique européen,

vu le règlement n° 17 du Conseil, du 6 février 1962, premier règlement d'application des articles 85 et 86 du traité ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par l'acte d'adhésion de l'Espagne et du Portugal, et notamment ses articles 2, 6 et 8,

vu la demande d'attestation négative et la notification visant à obtenir une exemption, soumises le 3 mars 1992 en vertu de l'article 2 et de l'article 4 du règlement n° 17,

vu la demande présentée par les parties, le 15 février 1994, visant à étendre la demande et la notification à l'article 53 de l'accord sur l'Espace économique européen,

vu le résumé de la demande et de la notification publié ⁽²⁾ conformément à l'article 19 paragraphe 3 du règlement n° 17 et à l'article 3 du protocole 21 de l'accord sur l'Espace économique européen,

après consultation du comité consultatif en matière d'ententes et de positions dominantes,

considérant ce qui suit:

I. FAITS

A. Introduction

- (1) Le 3 mars 1992, Philips International BV et Osram GmbH (Osram) ont notifié à la Commission une déclaration d'intention en vue de la conclusion, entre elles, d'un accord concernant la création d'une entreprise commune pour la production et la vente de certains tubes en verre au plomb (et de leurs composants) destinés aux lampes à incandes-

cence et à fluorescence. Cette entreprise commune, qui regroupera et renforcera les activités actuelles des sociétés mères en Europe dans le secteur des tubes en verre au plomb, est censée fournir ces produits aux sociétés mères ainsi qu'à des producteurs de lampes indépendants ne disposant pas d'une production interne de verre au plomb suffisante.

- (2) L'entreprise commune sera établie à Lommel (Belgique), sur le site actuel des usines Philips Lighting Holding BV. Les trois fours existants ne seront utilisés que pour la production de verre au plomb pour lampes et de nouvelles chaînes de fabrication seront mises en place. Les chaînes de fabrication Philips de verre au plomb pour télévision et pour tubes en verre sodocalcique, situées actuellement à Lommel, seront transférées sur d'autres sites de l'entreprise Philips.

L'usine de Lommel dispose de l'équipement nécessaire pour limiter les problèmes de rejets inhérents à la fabrication du verre au plomb (émissions de plomb, d'oxyde d'azote et d'antimoine). Celui-ci se compose de filtres électrostatiques ainsi que de dispositifs complexes et coûteux, destinés à la transformation sélective des composants gazeux dangereux.

- (3) Osram GmbH a en outre fermé ses unités de production de Berlin. Celles-ci étaient devenues obsolètes et n'étaient pas dotées du matériel supplémentaire, destiné à réduire les émissions polluantes.
- (4) Les sociétés mères ont également deux autres entreprises communes dans le secteur de l'éclairage: la première, EMGO, qui est également implantée à Lommel, fabrique des ampoules pour lampes à incandescence et la seconde, implantée en Argentine, produit du verre. Il convient de noter que EMGO est en activité depuis vingt-cinq ans.

B. Parties

- (5) *Philips Lighting Holding BV* (Philips) est la société holding du groupe Philips Lighting, au sein du groupe Philips.

Philips Electronic NV, la société mère qui coiffe l'ensemble des sociétés du groupe Philips, est l'une

⁽¹⁾ JO n° 13 du 21. 2. 1962, p. 204/62.

⁽²⁾ JO n° C 22 du 26. 1. 1994, p. 4 et JO n° C 267 du 24. 9. 1994, p. 3.

des plus grandes sociétés d'électronique du monde. Ses activités comprennent l'éclairage, l'électronique grand public, les composants électroniques, les systèmes de communication, les semi-conducteurs, les produits de soins personnels, les systèmes médicaux et les petits appareils ménagers. En 1991, son chiffre d'affaires total a atteint 57 milliards de florins, dont 7,4 milliards de florins pour le matériel d'éclairage.

Philips a, dans tous les États membres de la Communauté, des filiales qui participent à la production et/ou à la vente de matériel d'éclairage.

En ce qui concerne les produits en verre au plomb, Philips dispose actuellement de cinq usines dans le monde qui fabriquent des tubes en verre au plomb pour lampes. L'unité de production de Lommel, qui sera transférée à l'entreprise commune, est la seule qui soit située en Europe; elle est de loin le centre de production de cette société le plus important pour le verre au plomb. Selon Philips, ses installations situées hors d'Europe (aux États-Unis, en Colombie, en Inde et au Pakistan) sont, pour des raisons de capacités de production, uniquement destinées à la production locale de lampes.

- (6) *Osram GmbH* est une filiale à 100 % du conglomérat *Siemens AG*. *Osram GmbH* exerce ses activités dans le domaine de la conception, de la production et de la vente de lampes ainsi que de leurs parties et matériaux constitutifs. En 1990/1991, le chiffre d'affaires mondial du groupe *Osram* s'est élevé à 2,971 milliards de marks allemands.

En février 1993, *Osram GmbH* a acquis *GTE Sylvania International*, la branche éclairage de l'entreprise américaine *GTE* et l'a rebaptisée *Osram Sylvania Inc*. L'opération n'incluait pas les activités de *Sylvania* en Europe, exercées désormais par une société indépendante dénommée *EDIL*.

Osram GmbH a fermé toutes ses unités de production de tubes en verre au plomb installées à Berlin. Elle a également vendu, en mai 1994, les parts qu'elle détenait dans la société britannique *GB Glass Lighting*, entreprise commune qu'elle avait constituée avec *GE-Thorn Lighting* et qui produit des tubes en verre au plomb et des ampoules.

C. Marché

Marché du produit

- (7) Le marché du produit de l'entreprise commune est le marché libre de la production et de la vente de verre au plomb pour lampes à incandescence et à fluorescence; ce marché étant celui sur lequel s'approvisionnent les fabricants de lampes qui ne disposent pas de leur propre production de verre au plomb. Le verre au plomb est un produit intermédiaire utilisé dans la fabrication des lampes. Normalement, il ne représente que 2 % du prix de vente d'une lampe à fluorescence et 3 % de celui d'une lampe à incandescence. Le verre au plomb peut néanmoins être utilisé à d'autres fins. Il sem-

ble techniquement possible, dans une certaine mesure tout au moins, d'envisager que les installations de production de verre au plomb pour les tubes cathodiques destinés aux appareils de télévision puissent également produire du verre au plomb pour lampes. Cependant, cela ne semble pas être rentable, surtout si l'on tient compte de l'échelle de production nécessaire.

Marché géographique

- (8) Les faits ⁽¹⁾ suivants doivent être pris en considération lors de l'évaluation du marché géographique concerné:

- le verre au plomb peut se transporter facilement et à un faible coût. Son ratio valeur/volume est relativement élevé et les coûts du transport ne représentent généralement pas plus de 2 à 3 % de son prix de revient total. Sa qualité ne se détériore pas avec le temps, comme c'est le cas pour certains autres types de verre, il peut être stocké,
- en ce qui concerne la demande, ces caractéristiques permettent aux producteurs de lampes de tirer profit des conditions particulières du marché mondial de sorte que, pour eux, la continuité de l'approvisionnement revêt une importance moindre et que les hausses de prix et les fluctuations des taux de change deviennent des préoccupations majeures. Par ailleurs, la plupart des producteurs de lampes conservent des stocks régulateurs considérables, pour deux raisons: la relative modicité des investissements en capital nécessaires et l'efficacité du point de vue du transport,
- en ce qui concerne l'offre, Philips fournit (à partir de Lommel) et *Osram* a fourni (à partir de Berlin) du verre au plomb à des tiers au sein de l'Espace économique européen (et en dehors de celui-ci, principalement en Afrique du Nord et en Asie). C'est également le cas de *GB Glass*, au Royaume-Uni, de *Telux Spezialglas*, en Allemagne, et de *GE*, aux États-Unis. C'est à partir des États-Unis et de la Hongrie (*Tungsrham*) que cette dernière entreprise approvisionne en verre au plomb ses propres usines et d'autres clients situés dans l'Espace économique européen. Enfin, *Slovenské Závody Technické Skla* (Slovaquie) et *Toshiba* (Japon) fournissent également du verre au plomb dans l'Espace économique européen. *Osram Sylvania*, filiale d'*Osram* aux États-Unis, achemine également des quantités substantielles de verre au plomb vers l'Espace économique européen (essentiellement pour d'anciens clients de *GTE Sylvania* et, plus particulièrement, pour [...]) ⁽²⁾. Les importations de verre au plomb absorbées par le marché libre de l'Espace économique européen cou-

⁽¹⁾ Pour plus d'informations sur ce qui suit, voir les considérants 9 et 10.

⁽²⁾ Les points de suspension entre crochets correspondent aux secrets d'affaires omis en vertu de l'article 21 paragraphe 2 du règlement n° 17.

vrent 28 % ⁽¹⁾ des besoins des fabricants de lampes indépendants [sont exclues de cette estimation les importations à partir d'Osram Sylvania ⁽²⁾].

Les producteurs européens de lampes qui n'ont pas de production interne de verre au plomb font appel aux fournisseurs situés dans l'Espace économique européen (Philips, Telux et/ou GB Glass), mais aussi, de plus en plus, à des fournisseurs établis aux États-Unis (en particulier GE et même Osram Sylvania) et à des fournisseurs d'Europe centrale et d'Europe de l'Est (comme Slovenské Závody Technické Skla).

En conclusion, compte tenu de l'absence de barrière notable au commerce du verre au plomb et du coût très faible du transport, le marché géographique concerné couvre donc au moins le territoire de la Communauté et celui de l'Espace économique européen. Il n'est pas nécessaire de déterminer si ce marché est véritablement mondial, car même si l'on ne considère que le marché géographique le plus étroit, à savoir l'Espace économique européen, les conclusions de cette évaluation restent les mêmes.

Structure du marché

- (9) La production mondiale de verre au plomb est stable depuis 1990, année où elle a atteint environ 100 000 tonnes. La production européenne est de l'ordre de 30 000 tonnes, ce qui représente environ 33 millions d'écus aux prix actuels du marché. Sur ces 30 000 tonnes, Philips en a produit [...] à Lommel et Osram, [...] à Berlin, ce qui représente environ 66 % de la production européenne de verre au plomb. Les autres grands producteurs en Europe sont Tungsram (Hongrie), qui fait partie du groupe GE ⁽³⁾ avec [...] tonnes en 1993, GB Glass (Grande-Bretagne) avec [...] tonnes en 1993, Telux Spezialglas GmbH (Allemagne) avec [...] tonnes en 1991 et Slovenské Závody Technické Skla. Tous ces producteurs ont des capacités de production disponibles.
- (10) Les producteurs de verre au plomb, à l'exception de GB Glass, Slovenské Závody Technické Skla, sont également de gros fabricants de lampes (c'est le cas de Philips, d'Osram et de GE/Tungsram). Le verre au plomb est fabriqué par ces producteurs d'abord pour subvenir à leurs propres besoins. Étant donné, cependant, que les fours utilisés pour la production de verre au plomb

fonctionnent normalement 24 heures sur 24 et qu'ils ne sont arrêtés que pour les révisions importantes, les excédents sont presque inévitables dans la pratique. Les excédents sont avec la production des fabricants de verre au plomb ne produisant pas de lampes, vendus sur le marché libre aux petits producteurs et aux producteurs moyens de lampes normales ou spéciales ⁽⁴⁾ n'ayant pas de production interne de verre au plomb.

La taille du marché libre a été estimée à environ 4 500 tonnes par an dans l'Espace économique européen. Les fournisseurs de ce marché sont, par ordre d'importance, Philips, qui vend entre [...] et [...] tonnes par an à des tiers au sein de l'Espace économique européen ⁽⁵⁾, GB Glass, qui a vendu [...] tonnes à des tiers; en 1993 (sans compter les [...] tonnes supplémentaires vendues à GÈ), GE/Tungsram avec [...] tonnes en 1993, Telux Spezialglas GmbH avec [...] tonnes par an depuis 1991 et Slovenské Závody Technické Skla (Slovaquie) avec [...] tonnes en 1992. Avant 1993, la société américaine Sylvania était également fournisseur indépendant de verre au plomb en Europe et vendait nettement plus de 1 000 tonnes par an. Quant à Osram, elle vendait à partir de son usine de Berlin avant 1992 une moyenne de [...] tonnes par an à des tiers, mais seule une faible part de ces ventes — en fait, moins de [...] tonnes — était effectuée ⁽⁶⁾ dans l'Espace économique européen. Il est possible d'ajouter à cette liste de producteurs ⁽⁷⁾, en tant que futurs fournisseurs, les sociétés Krosno ⁽⁸⁾ (Pologne) et Tesla (République tchèque).

- (11) L'utilisation du plomb est à l'origine de problèmes écologiques graves, aujourd'hui résolus par l'installation dans les usines de filtres et autres dispositifs coûteux. Toutefois, il existe une incitation croissante, en réaction notamment à des réglementations relatives à la protection de l'environnement de plus en plus strictes, à mettre au point de nouveaux types de produits de substitution sans plomb. À cet égard, l'un des objectifs de l'entreprise commune est d'effectuer de la recherche-développement dans ce domaine. Plusieurs producteurs de lampe ou de verre travaillent également dans ce domaine. Il s'agit en tout cas de GE (États-Unis), Corning Glass (États-Unis), Owens Illinois (États-Unis), Schott (États-Unis), Asahi Glass Co. (Japon) et Nippon Electric Glass (Japon).

⁽¹⁾ Ce chiffre a été obtenu en additionnant les quantités vendues, indiquées au considérant 10, correspondant à GE/Tungsram et Slovenské Závody Technické Skla.

⁽²⁾ La capacité de production maximale d'Osram Sylvania est de [...] tonnes, dont [...] tonnes correspondent à sa propre consommation, [...] tonnes sont vendues à des tiers et le reste, soit environ [...] tonnes, est gardé en réserve. En 1993, le verre au plomb importé par des tiers au sein de l'Espace économique européen a représenté quelque [...] tonnes.

⁽³⁾ GE produit [...] tonnes supplémentaires aux États-Unis et a une capacité de production disponible de quelque [...] tonnes.

⁽⁴⁾ Les plus importants identifiés par la Commission sont EDIL (Suisse), Lindner (Allemagne), Lumalamp (Suède), File (Italie), Imperia (Italie), Falma (Suisse), Alba (Allemagne), Guy Darc (France), Portalux (Allemagne) et VCH (Royaume-Uni). Leurs besoins en verre au plomb varient d'un peu plus de 1 000 tonnes à quelques douzaines de tonnes.

⁽⁵⁾ et un peu plus de [...] tonnes par an à des clients situés en dehors de l'Espace économique européen.

⁽⁶⁾ Ce verre au plomb était en grande partie vendu en Algérie et en Turquie.

⁽⁷⁾ La Commission a également constaté que de très petites quantités de verre au plomb étaient vendues par Toshiba, Japon.

⁽⁸⁾ Selon les parties, Krosno approvisionne déjà l'Espace économique européen. La Commission n'a cependant pas été en mesure de le confirmer.

- (12) Comme déjà indiqué, le verre au plomb est un produit intermédiaire utilisé dans la production des lampes. Le marché des lampes courantes à incandescence et à fluorescence est arrivé à maturité. Les nouvelles lampes fluorescentes compactes et les lampes halogènes ont été introduites sur le marché en tant que produits de substitution des lampes traditionnelles. En outre, les importations de lampes à incandescence bon marché de Hongrie, de Slovaquie, de Chine, d'Inde et de quelques autres pays, augmentent (il arrive très souvent que ces lampes soient vendues par d'importantes chaînes de distribution, sous leur propre marque). Il est donc peu probable que la demande des parties de verre au plomb pour leurs propres besoins augmente de manière spectaculaire au cours des prochaines années. De plus, la demande des tiers, celle des producteurs européens de lampes en particulier, n'ayant pas augmenté au cours des dernières années, il est peu probable que se produise une situation de pénurie de l'offre au détriment des tiers.

D. Déclaration d'intention notifiée

- (13) Les parties ont notifié une déclaration d'intention notamment sur les principes qui régiront leurs relations et le fonctionnement de l'entreprise commune. Ces principes, qui lient les parties, seront mis en application immédiatement après l'approbation par la Commission de l'opération de concentration notifiée. L'avis de la Commission ne portera cependant que sur le projet de concentration qui lui a été notifié.
- (14) Les principales dispositions de la déclaration d'intention sont les suivantes:
- l'entreprise commune sera créée pour une période initiale de trente ans, qui sera prolongée d'une durée indéterminée, sauf décision contraire signifiée par écrit par l'une des parties à l'autre partie, moyennant un préavis de cinq ans,
 - la participation et le contrôle en ce qui concerne l'entreprise commune seront partagés à égalité entre les actionnaires. Les décisions importantes nécessiteront un vote à l'unanimité,
 - le conseil d'administration de l'entreprise commune sera composé de quatre membres dont deux seront désignés par chaque société mère. La gestion courante de l'entreprise sera confiée à une équipe de direction composée de deux membres désignés par les parties,
 - Philips et Osram achèteront à l'entreprise commune au moins 80 % de leurs besoins en verre au plomb en Europe. D'autres clients situés en Europe et ailleurs pourront disposer de la production de l'entreprise commune excédant les besoins des sociétés mères,
 - en cas d'insuffisance de capacité et de pénurie de l'offre, l'entreprise donnera la préférence, pour les fournitures de verre au plomb, aux sociétés mères au prorata des quantités enlevées antérieurement. À cet égard, les parties ont déclaré que la surcapacité structurelle de l'entreprise commune serait supérieure de

4 000 tonnes aux surcapacités existantes de Philips et d'Osram cumulées,

- les produits de l'entreprise commune vendus aux sociétés mères seront facturés au même prix, qui comprendra les frais de transport entre l'usine de Lommel et les différentes installations de production de lampes des parties en Europe,
- les deux sociétés mères s'engagent à ne pas entrer en concurrence avec l'entreprise commune en Europe pour la production ou la vente de produits concurrençant le verre au plomb,
- l'entreprise commune utilisera la technologie existante de Philips. En contrepartie de cette utilisation, l'entreprise commune versera à Philips une redevance déterminée basée sur ses ventes nettes de verre au plomb.

E. Observations de tiers intéressés

- (15) À la suite des deux publications, conformément à l'article 19 paragraphe 3 du règlement n° 17, concernant respectivement l'article 85 du traité CE et l'article 53 de l'accord sur l'EEE, la Commission n'a reçu aucune observation des tiers intéressés.

II. APPRÉCIATION JURIDIQUE

A. Article 85 paragraphe 1 du traité CE et article 53 paragraphe 1 de l'accord EEE

1. *Entreprise commune*

- (16) L'entreprise commune tombe sous le coup de l'article 85 paragraphe 1 du traité et de l'article 53 paragraphe 1 de l'accord EEE. Osram GmbH a les capacités financières, techniques et de recherche lui permettant de créer une nouvelle unité de production de verre au plomb dans l'EEE. De ce point de vue, la création de l'entreprise commune élimine au moins la concurrence potentielle d'Osram GmbH en tant que producteur indépendant de verre au plomb dans l'EEE. Subséquemment, les producteurs de lampes et, en particulier, ceux qui n'ont pas de production interne de verre au plomb, verront en outre se réduire leur liberté de choisir parmi d'autres fournisseurs de verre au plomb à des prix compétitifs. Ces effets restrictifs sont particulièrement importants en raison du petit nombre de producteurs de verre au plomb dans l'EEE et de la part de marché élevée des sociétés mères dans le secteur du domaine du verre au plomb.
- (17) La Commission a examiné dans quelle mesure l'entreprise commune pouvait offrir aux parties la possibilité d'empêcher les fabricants de lampes indépendants de s'approvisionner en verre au plomb. Elle est arrivée à la conclusion que l'entreprise commune n'offrirait pas cette possibilité en raison notamment du phénomène de surcapacité qui touche non seulement l'EEE mais aussi d'autres parties du monde comme les États-Unis, des caractéristiques du verre au plomb qui en font un produit facilement transportable, de la faible

importance des frais de transport et de l'existence de plusieurs autres fournisseurs réels ou potentiels, à l'intérieur et à l'extérieur de l'EEE.

- (18) L'entreprise commune influera également, dans une certaine mesure, sur le marché des lampes où les parties concernées sont de loin les principaux fournisseurs européens de lampes avec les deux tiers du marché et sont en concurrence directe sur tous les segments de ce marché. L'entreprise commune entraînera une standardisation limitée des coûts de production. Les coûts unitaires pour les composants du verre au plomb qui représentent 2 à 3 % des coûts d'une lampe (à incandescence ou à fluorescence), seront identiques pour les deux parties. De plus, celles-ci produisent déjà en commun des ampoules pour lampes à incandescence (l'ampoule représentant environ 7,5 % à 8 % des coûts d'une lampe à incandescence). Cette standardisation des coûts est quelque peu renforcée par le système de fret en commun qui répartit de manière égale entre les parties les frais généraux de transport par kilogramme, qui représentent 2 % du prix de revient du verre au plomb ⁽¹⁾. Étant donné, cependant, que le verre au plomb intervient très faiblement dans le coût de production des lampes, cette standardisation n'est pas considérée comme susceptible de constituer une entrave à la concurrence. Cette observation est étayée par le fait que rien n'indique que la création de l'entreprise commune aura une incidence importante sur les conditions de concurrence sur le marché des lampes, où les parties continuent à se faire directement concurrence. Rien, non plus, ne permet de prévoir une diminution de la concurrence sur le marché des lampes étant donné la pression croissante exercée, dans l'EEE, par les importations de lampes en provenance de l'extérieur de l'EEE, et en particulier la présence directe dans l'EEE de GE — comprenant Tungsram et Thorn — principal producteur mondial dans ce domaine, qui contrôle environ 20 % du marché dans l'EEE, et de EDIL (anciennement Sylvania Europe, devenue une société indépendante détentrice d'une part non négligeable du marché — environ 10 % — dans l'EEE), GE et EDIL se partageant le marché avec un nombre considérable de petits et moyens producteurs.

2. Dispositions de l'accord

- (19) La déclaration d'intention comprend certaines dispositions faisant également obstacle à la concurrence:
- la clause de non-concurrence qui sera appliquée pendant toute la durée de l'accord;
 - l'obligation, pour les sociétés mères, de couvrir la majeure partie de leurs besoins en verre au plomb en Europe auprès de l'entreprise commune;
 - la préférence obligatoirement donnée aux sociétés mères au prorata des quantités enlevées antérieurement en cas d'insuffisance de la capacité ou de l'offre.

⁽¹⁾ Le système de fret en commun se traduit en fait, en termes de % tonnes/prix, par un léger handicap de coût pour Philips et par un léger avantage pour Osram.

- (20) Toutes les restrictions mentionnées au considérant 19 sont liées à la création et au bon fonctionnement de l'entreprise commune. Étant donné qu'elles sont considérées comme découlant de l'entreprise commune, elles ne seront pas examinées, au regard de l'article 85 paragraphe 1 du traité et de l'article 53 paragraphe 1 de l'accord, indépendamment de celle-ci.

- La clause de non-concurrence est l'expression de l'engagement durable de chaque société mère vis-à-vis de l'autre et de l'entreprise commune. Elle ne couvre que les activités en Europe. Ainsi, rien n'interdit à Osram Sylvania Inc. de vendre dans l'EEE à des clients actuels ou à de nouveaux clients et c'est d'ailleurs ce qu'elle fait.
- L'obligation, pour les sociétés mères, d'acheter à l'entreprise commune la majeure partie des quantités de verre au plomb dont elles ont besoin en Europe garanti, en ce qui concerne l'entreprise commune, une charge de production effective et rentable, ce qui est primordial si l'on considère que les fours produisent du verre au plomb 24 heures sur 24. Une telle utilisation des capacités de production de la filiale commune procurera aux sociétés mères et à des clients tiers une certitude quant aux coûts, à la qualité et à la continuité de l'approvisionnement en verre au plomb. En sus, étant donné qu'une plus grande utilisation des capacités de production aidera à réduire les coûts unitaires de production du verre au plomb, cette obligation est dans l'intérêt des sociétés mères, celles-ci étant approvisionnées à des prix fondés sur les coûts.
- Même si la préférence à accorder aux sociétés mères peut avoir un effet restrictif, au cas où une période de pénurie succéderait à la situation de surcapacité actuelle sur le marché du verre au plomb dans l'EEE, elle est acceptable parce qu'elle est inhérente à l'entreprise commune qui est créée pour l'unité de production interne dans l'EEE des deux sociétés mères qui y investissent des capitaux. Toute unité de production interne de verre au plomb donne la priorité à la demande du producteur de lampes auquel elle appartient et ne vend sur le marché libre que la production excédentaire non utilisée par la société mère. Cette production excédentaire, cela a déjà été mentionné, est inévitable étant donné que les fours fonctionnent normalement 24 heures sur 24 et entraîne une réduction du coût de production d'autant plus sensible que le degré d'utilisation de la capacité de production est plus élevé. À cet égard, la capacité de production de la nouvelle unité sera supérieure à l'ancienne capacité combinée des deux sociétés mères dans l'EEE. Philips et Osram ont déclaré qu'elles continueraient à avoir intérêt à ce que l'entreprise commune fournisse la plus grande quantité possible de verre au plomb à des tiers. Elles ont également indiqué que, en cas d'urgence (par exemple, une

panne de four), l'entreprise commune honorerait les contrats de livraison passés avec les sociétés mères et ceux conclus avec les tiers de la même façon, au prorata des quantités enlevées avant cet événement.

- (21) Les dispositions accessoires sont généralement autorisées pour une période limitée. Dans le cas présent, cependant, elles seront considérées comme accessoires pour toute la durée de l'exemption accordée par l'entreprise commune dans le cadre de la présente décision.

B. Effet sur le commerce entre États membres d'une part et entre les États membres et les pays de l'AELE d'autre part

- (22) L'entreprise commune affectera donc sensiblement le commerce du verre au plomb entre les États membres, d'une part, et entre les États membres et les pays de l'AELE, d'autre part, parce qu'elle concerne la fabrication en commun d'un produit qui sera vendu dans l'Espace économique européen et qui est très important comme produit intermédiaire pour les producteurs indépendants de lampes.

C. Conclusions en ce qui concerne l'article 85 paragraphe 1 du traité et l'article 53 paragraphe 1 de l'accord

- (23) La Commission conclut que la création de l'entreprise commune tombe sous le coup de l'article 85 paragraphe 1 du traité et de l'article 53 paragraphe 1 de l'accord. L'effet restrictif sur la concurrence et sur le commerce entre États membres, d'une part, et entre États membres et pays de l'AELE, d'autre part, est considéré comme sensible étant donné, en particulier, la position de force des sociétés mères sur le marché concerné.

D. Article 85 paragraphe 3 du traité et article 53 paragraphe 3 de l'accord

- (24) La déclaration d'intention notifiée, dans la mesure où elle tombe sous le coup de l'article 85 paragraphe 1 du traité et de l'article 53 paragraphe 1 de l'accord, remplit les conditions d'exemption prévues par l'article 85 paragraphe 3 du traité et par l'article 53 paragraphe 3 de l'accord.

Amélioration de la production et de la distribution

- (25) En permettant à Osram d'éliminer ses unités de production obsolètes de Berlin et en donnant à Philips la possibilité de déplacer certaines unités ne produisant pas de verre au plomb de Lommel vers d'autres sites de production du groupe, l'entreprise commune offrira une plus grande souplesse sur le plan des quantités de production et des types de

produits⁽¹⁾, permettra une réduction du risque de panne et offrira une capacité de production de verre au plomb sensiblement plus importante que la capacité combinée des sociétés mères dans l'EEE avant la création de l'entreprise commune. Celle-ci aura pour effet de réduire la consommation totale d'énergie et augmentera les chances de réaliser des programmes d'économies d'énergie et de réduction des émissions résiduelles.

Les parties concentreront, en outre, leurs activités de recherche-développement dans les laboratoires de Philips, ce qui leur permettra de réaliser des économies de coût ainsi que des économies d'échelle et d'unir leurs efforts pour relever le défi que représente pour chacune d'elles la mise au point de matériaux sans plomb.

- (26) Les parties ont fourni des chiffres pour le verre au plomb indiquant une économie annuelle de [...] millions de florins ([...] millions d'écus) pour Philips et de [...] millions de marks allemands ([...] millions d'écus) pour Osram. Cette dernière a également économisé [...] marks allemands ([...] millions d'écus) sur les coûts de recherche-développement. Ces économies sont dues, en particulier, à un éventail de production plus large, à la rationalisation, à la réduction des frais généraux, à la souplesse d'utilisation des fours, à la réduction des coûts d'énergie et de protection de l'environnement et au partage des coûts de la recherche et du développement consacrés à la mise au point de produits de substitution pour le verre au plomb. On ne peut apprécier pleinement l'importance relative de ces données que si l'on sait que le prix du verre au plomb sur le marché est d'environ 2,5 florins (1,16 écus) par kg. Les économies réalisées se monteront donc à près de 1 800 tonnes de verre au plomb par an, aux prix du marché, ce qui représente 10 % environ de la production annuelle totale des parties avant la création de l'entreprise commune ou 7 % environ de sa capacité de production maximale (26 000 tonnes par an). Cette quantité, par exemple, dépasse largement les besoins annuels en verre au plomb du plus gros producteur de lampes indépendant de l'EEE.

Utilisateurs

- (27) L'utilisation d'usines plus propres se traduira par une réduction de la pollution de l'air et, en conséquence, par des avantages directs et indirects pour les utilisateurs dus à une réduction des externalités négatives. Cet effet positif sera sensiblement renforcé le jour où la recherche-développement dans ce domaine permettra de mettre au point des matériaux sans plomb.

Les avantages de coût découlant des améliorations susmentionnées seront répercutés sur l'utilisateur sous la forme d'une pression à la baisse sur les prix des lampes, prix qui ont par ailleurs régulièrement baissé en raison, notamment, de la création de

⁽¹⁾ L'entreprise commune aura 3 fours et 7 chaînes de fabrication alors qu'actuellement Philips dispose, à Lommel, de 1 four et de 4 chaînes de fabrication destinés à la production du verre au plomb pour lampes et qu'Osram avait 1 four et 2 chaînes de fabrication à Berlin.

nouveaux types de lampes plus modernes et de la concurrence des pays d'Europe centrale et d'Europe de l'Est.

Caractère indispensable des restrictions

- (28) L'entreprise commune est indispensable à la réalisation des améliorations prévues dans la déclaration d'intention en termes de rationalisation, de flexibilité, d'économies d'énergie et de réduction des coûts, de mise en commun des efforts de recherche-développement et de diminution des émissions résiduelles.

Une possibilité alternative à la création de l'entreprise commune aurait été, pour Osram, de créer une nouvelle unité de production. Toutefois, cela aurait entraîné un investissement disproportionné en termes de temps nécessaire pour rendre la nouvelle unité opérationnelle et en termes d'argent nécessaire non seulement pour construire l'unité de production mais aussi pour installer l'équipement nécessaire au respect des obligations de protection de l'environnement. De ce point de vue, l'unité actuelle de Philips peut être adaptée beaucoup plus rapidement et dispose déjà d'équipements de protection de l'environnement.

De même, au lieu de créer une entreprise commune avec la société Philips, Osram aurait pu passer avec cette dernière (et, éventuellement avec d'autres fournisseurs) un accord d'approvisionnement à long terme. Osram a cependant expressément déclaré qu'un accord de ce genre ne l'intéressait pas car cela impliquait pour elle une grande dépendance vis-à-vis du fournisseur. En ce qui concerne Philips, cet accord ne lui aurait peut-être pas donné la certitude de pouvoir réaliser elle-même les investissements qu'elle fait maintenant. Cela est d'autant plus vrai que le marché est petit et arrivé à maturité. Les améliorations résultant de la création de l'entreprise commune n'auraient donc peut-être pas vu le jour. Si cet accord avait été conclu, la quantité de verre au plomb mise à la disposition d'autres clients aurait été très probablement inférieure à celle qui sera disponible grâce à l'entreprise commune. En effet, la capacité de production de celle-ci sera supérieure à la capacité antérieure combinée des sociétés mères dans l'EEE.

En ce qui concerne la possibilité, pour Osram, d'être approvisionnée par Sylvania, son unité de production aux États-Unis, il suffit de mentionner que les capacités disponibles d'Osram Sylvania aux États-Unis ne sont pas suffisamment importantes pour couvrir tous les besoins en verre au plomb d'Osram en Europe.

Maintien du jeu de la concurrence

- (29) En ce qui concerne la quantité de verre au plomb disponible, les producteurs de lampes européens en général, et les producteurs de lampes n'ayant pas leur propre production de verre au plomb en particulier, n'ont aucune difficulté à commander des composants en verre au plomb correspondant à leurs besoins spécifiques, que ce soit aux autres

fournisseurs existants dans la Communauté (comme GB Glass et Telux Spezialglas) ou aux autres fournisseurs existants (Tungsrham et GE, Slovenské Zadvoy Technickeho Skla, Toshiba et même Osram Sylvania à laquelle il n'est pas interdit de vendre dans la Communauté) ou potentiels (Krosno et Tesla) en dehors de la Communauté. Chacun d'eux a d'importantes capacités de production disponibles.

Plusieurs de ces producteurs de lampes indépendants ont, en outre, déclaré qu'ils choisissaient leur fournisseur en verre au plomb en fonction, essentiellement, du taux de conversion des devises concernées.

Sur cette base et étant donné le phénomène de surcapacité que connaît actuellement le marché du verre au plomb dans la Communauté européenne et dans d'autres parties du monde, et au moins aux États-Unis, l'entreprise commune, estime-t-on, ne limite pas de manière significative la continuité, à long terme, de l'approvisionnement de tiers — en particulier les producteurs de lampes n'ayant pas leur propre production de verre au plomb — par un certain nombre d'autres fournisseurs.

- (30) Enfin, si l'entreprise commune en question se révèle être un succès en ce qui concerne le développement de substituts sans plomb, le fait que plusieurs autres producteurs de lampe ou de verre soient actifs dans ce domaine, voire détiennent des brevets, garantit qu'il y aura dans le futur plusieurs autres sources d'approvisionnement.

Conclusion

- (31) La Commission en conclut que l'entreprise commune envisagée remplit les quatre conditions requises pour l'obtention d'une exemption individuelle conformément à l'article 85 paragraphe 3 du traité et à l'article 53 paragraphe 3 de l'accord.

E. Durée de l'exemption

- (32) En vertu de l'article 8 du règlement n° 17, une décision prise en application de l'article 85 paragraphe 3 du traité (et conformément au protocole 21 de l'accord EEE, dans la mesure où l'article 53 paragraphe 3 de l'accord EEE est concerné) est accordée pour une durée déterminée. En vertu de l'article 6 dudit règlement, la date à partir de laquelle cette décision prend effet ne peut être antérieure au jour de la notification. En l'espèce, la décision doit prendre effet à la date à laquelle la notification a été effectuée, c'est-à-dire le 3 mars 1992, et sera applicable jusqu'au 2 mars 2002. Cela permettra à la Commission de réexaminer le cas après une période suffisamment longue pour permettre aux avantages attendus de la création de l'entreprise commune de se concrétiser,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Conformément à l'article 85 paragraphe 3 du traité CE et à l'article 53 paragraphe 3 de l'accord EEE, les dispositions de l'article 85 paragraphe 1 du traité et de l'article 53 paragraphe 1 de l'accord EEE sont déclarées inapplicables pour la période allant du 3 mars 1992 au 2 mars 2002 à l'entreprise commune créée par Philips Lighting Holding BV et Osram GmbH, conformément à la déclaration d'intention, telle qu'elle a été notifiée à la Commission par Philips International BV et Osram GmbH.

Article 2

L'obligation de non-concurrence pour Philips Lighting Holding BV et Osram GmbH, l'obligation d'acheter à l'entreprise commune la majeure partie des quantités de verre au plomb dont elles ont besoin en Europe et la préférence à leur accorder sont à considérer comme des

restrictions accessoires à la création de l'entreprise commune pour la durée de l'exemption accordée à l'article 1^{er}.

Article 3

Sont destinataires de la présente décision:

Philips Lighting Holding BV
c/o Philips International BV
Corporate Legal Department
Building VO-1
Groenewoudseweg 1, postbus 218
NL-5600 MD Eindhoven,

Osram GmbH
Rechtsabteilung
Wittelsbacherplatz 2
D-80333 Munich 2.

Fait à Bruxelles, le 21 décembre 1994.

Par la Commission

Karel VAN MIERT

Membre de la Commission

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 21 décembre 1994

relative à une procédure d'application de l'article 85 du traité CE

(IV/32.948 et IV/34.590 — Tretorn et autres)

(Les textes en langues anglaise, française, allemande, italienne et néerlandaise sont les seuls faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(94/987/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement n° 17 du Conseil, du 6 février 1962, premier règlement d'application des articles 85 et 86 du traité ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par l'acte d'adhésion de l'Espagne et du Portugal, et notamment son article 3 et son article 15 paragraphe 2,

vu la décision de la Commission, du 14 mai 1993, d'engager une procédure dans cette affaire,

après avoir donné aux entreprises intéressées l'occasion de faire connaître leur point de vue au sujet des griefs retenus par la Commission, conformément à l'article 19 paragraphe 1 du règlement n° 17 et au règlement n° 99/63/CEE de la Commission, du 25 juillet 1963, relatif aux auditions prévues à l'article 19 paragraphes 1 et 2 du règlement n° 17 ⁽²⁾,

après consultation du comité consultatif en matière d'ententes et de positions dominantes,

considérant ce qui suit:

A. FAITS

I. PARTIES

(1) Tretorn AB (ci-après dénommée «Tretorn AB») est une société industrielle suédoise. Elle opère sur le marché communautaire des balles de tennis par l'intermédiaire de sa filiale Tretorn Sport Ltd, implantée en Irlande. En 1991, le chiffre d'affaires de Tretorn AB a été d'environ 16,5 millions d'écus.

(2) Tretorn Sport Ltd (ci-après dénommée «Tretorn») est une filiale de Tretorn AB, qui fabrique des

balles de tennis. En 1992, Tretorn a réalisé un chiffre d'affaires d'environ [...] écus ⁽³⁾.

- (3) Formula Sport International Ltd (ci-après dénommée «Formula») a été le distributeur exclusif de Tretorn au Royaume-Uni jusqu'en 1989.
- (4) Fabra SpA (ci-après dénommée «Fabra») a été distributeur exclusif de Tretorn en Italie jusqu'à la mi-1993.
- (5) Tenimport SA (ci-après dénommée «Tenimport») a été le distributeur exclusif de Tretorn en Belgique.
- (6) Zürcher AG (ci-après dénommée «Zürcher») est le représentant exclusif de Tretorn en Suisse.
- (7) Van Megen Tennis BV (ci-après dénommée «Van Megen») est le distributeur exclusif de Tretorn aux Pays-Bas.

II. MARCHÉ DES BALLEES DE TENNIS

- (8) Il s'agit d'un marché oligopolistique. Quatre fabricants se partagent la majeure partie (environ 80 %) du marché communautaire des balles de tennis de qualité supérieure.

— Dunlop Slazenger International:	39 %
	(Dunlop: 28 %, Slazenger: 11 %)
— Dunlop France:	19 %
— Penn:	16 %
— Tretorn:	11 %

Ces chiffres sont des estimations fournies par Dunlop Slazenger International (1986) (décision 92/261/CEE de la Commission ⁽⁴⁾: Newitt c/Dunlop Slazenger International et autres). La Commission n'a aucune raison de croire qu'il est intervenu un

⁽¹⁾ JO n° 13 du 21. 2. 1962, p. 204/62.

⁽²⁾ JO n° 127 du 20. 8. 1963, p. 2268/63.

⁽³⁾ Les points de suspension entre crochets correspondent à des chiffres omis conformément à l'article 21 paragraphe 2 du règlement n° 17 concernant la non-divulgarion de secrets d'affaires.

⁽⁴⁾ JO n° L 131 du 16. 5. 1992, p. 32.

changement significatif depuis lors. Tretorn vend essentiellement sa production en Europe.

- (9) Selon les fabricants, il n'existe pas de barrières technologiques majeures à l'entrée de ces produits sur un marché. Les barrières sont en fait de nature économique et tiennent, notamment, à la nécessité d'atteindre un certain volume de production pour être rentables et à la présence sur le marché d'un petit nombre d'entreprises bien établies, bénéficiant d'un degré élevé de fidélité à leur marque favorisé par les pratiques de parrainage de grands événements et par le fait que certaines fédérations nationales accordent un statut de «balle officielle» à certaines marques.
- (10) Bien que les balles de qualité supérieure soient des produits tout à fait interchangeables, le phénomène de substitution intervient beaucoup moins souvent qu'on ne pourrait le penser, du fait de la fidélité aux marques. En outre, l'élasticité croisée de la demande par rapport aux prix est apparemment faible.

III. SYSTÈME DE DISTRIBUTION DE TRETORN

- (11) Tretorn AB utilise ses propres filiales pour distribuer ses produits en Allemagne et au Danemark et, dans d'autres pays de la Communauté, Tretorn AB ou sa filiale Tretorn ont mis sur pied un réseau de distributeurs exclusifs.

IV. FONDEMENT DES GRIEFS

- (12) Sur la base des informations dont elle disposait, la Commission a effectué des enquêtes dans les locaux de divers fabricants de balles de tennis, dont Tretorn. Elles ont permis de découvrir des documents et des lettres qui montrent que Tretorn a activement dressé des barrières contre les importations parallèles de ses produits dans la Communauté.

V. PROHIBITION GÉNÉRALE D'EXPORTER ET BARRIÈRES DRESSÉES PAR TRETORN CONTRE LES IMPORTATIONS PARALLÈLES

- (13) Depuis 1987 au moins, Tretorn s'est entendue avec ses distributeurs exclusifs de la Communauté et des pays tiers pour assortir son système de distribution exclusive d'une interdiction d'exporter et a mis en place une série de mécanismes pour veiller à ce que cette interdiction soit appliquée le plus efficacement possible.
- (14) Ces mécanismes étaient les suivants: notification systématique des cas d'importations parallèles, avec enquête; marquage des produits pour identifier l'origine des importations parallèles; suspension des livraisons à certains marchés afin d'empêcher des importations parallèles, potentielles ou réelles.
- (15) Globalement, l'intention de Tretorn d'appliquer les mesures citées précédemment est mise en évidence

dans une télécopie adressée par Tretorn AB à Zürcher, son distributeur suisse, le 6 juin 1989. Dans cette télécopie, Tretorn déclare:

«... nous avons pour politique de protéger chaque distributeur des importations parallèles. Nous avons également ... effectué de nombreux contrôles, conçu de nouveaux conditionnements, refusé plusieurs commandes, etc. afin de limiter ces importations parallèles au strict minimum.

... toutes les nouvelles idées ou propositions sur la meilleure façon de mettre un terme à ces pratiques seront toujours les bienvenues.»

1. Interdiction d'exporter

- (16) Il ressort de divers documents qu'il existait un accord — ou des pratiques concertées — entre Tretorn et son distributeur au Royaume-Uni pour refuser d'approvisionner les distributeurs susceptibles de pratiquer des exportations parallèles.
- (17) Dans un télex adressé le 13 février 1987 à Formula, Tretorn mettait Formula en garde contre toute livraison à Newitt Ltd (ci-après dénommée «Newitt»), de York. Tretorn informait également Formula que Dunlop Slazenger International Ltd (ci-après dénommée «DSI») avait déjà cessé toute relation avec Newitt et réduit ses livraisons à JJB (autre exportateur parallèle éventuel, mais d'importance moindre).
- (18) Newitt a à nouveau été mentionnée, de même que JJB, lors d'une réunion entre Tretorn et Formula, qui s'est tenue à Wellebourne le 18 février 1987. Tretorn a déclaré que les relations entre Formula et Tretorn risquaient d'être interrompues s'il s'avérait que des balles livrées par Formula apparaissaient dans d'autres pays européens sous forme d'exportations parallèles. Formula a donné l'assurance qu'elle n'approvisionnerait aucun client susceptible d'exporter.
- (19) Dans une télécopie du 17 avril 1987, Tretorn informait Formula que des balles bon marché, exportées parallèlement, étaient apparues dans certains commerces de détail en Suisse. Les codes d'identification, sous forme de dates, indiquaient qu'elles avaient toutes été envoyées à Formula. Dans une lettre du 6 mai 1987, Formula assurait Tretorn que les livraisons effectuées par Newitt ne poseraient désormais plus de problèmes.
- (20) Le fait que cette politique générale d'interdiction des exportations découle d'un accord passé entre Tretorn et son distributeur, et non pas d'une action unilatérale de la part de Tretorn, est corroboré par la correspondance suivante:

lettre du 7 novembre 1986 de Formula à Newitt, télex du 20 janvier 1987, également de Formula à

Newitt, lettres des 6 et 11 mai 1987 de Formula à Tretorn.

Dans la lettre du 7 novembre 1986, Formula déclarait à Newitt que «sa préoccupation immédiate était de s'implanter sur le marché britannique et non de prospector activement les marchés à l'exportation, dans la mesure où cela risquait de perturber le réseau de Tretorn».

Dans le télex du 20 janvier 1987, Formula informait Newitt que son accord de distribution avec Tretorn AB interdisait les exportations vers «certains pays européens» et suggérait à Newitt de «définir clairement les marchés à l'exportation potentiels». Formula pourrait alors «livrer directement, le cas échéant, dans les pays où il n'y aurait pas de conflit avec le réseau de distribution de Tretorn».

Dans la lettre du 11 mai 1987, Formula déclarait à Tretorn qu'elle avait accepté une commande de Newitt à condition que les balles soient revendues exclusivement sur le marché britannique. La facture de Formula portait la mention «pour revente sur le territoire britannique uniquement». Dans cette même lettre, Formula promettait de ne plus approvisionner Newitt.

- (21) Malgré ces assurances de Formula, qui montrent clairement qu'elle était partie prenante dans l'accord d'interdiction des exportations, Tretorn n'était pas sûre que Formula ne vendrait plus de balles à Newitt, et elle a donc pris des mesures afin de trouver un autre distributeur au Royaume-Uni (note interne de Tretorn du 11 mai 1987).

2. Notifications et enquêtes relatives aux importations parallèles

- (22) Tretorn ou ses distributeurs ont signalé les importations parallèles chaque fois qu'ils avaient la preuve de l'existence de ces importations.
- (23) Nous nous référons aux télécopies du 6 juin 1989 et du 17 avril 1987, citées aux considérants 15 et 19.
- (24) En juillet 1987, Van Megen a informé Tretorn que des balles Tretorn «apparaissaient» à nouveau en Hollande. Tretorn a demandé à Van Megen de lui communiquer le numéro de code, afin qu'elle puisse déterminer «quel pays les avait expédiées» (télécopie de Tretorn à Tretorn AB du 16 juillet 1987).
- (25) Dans une note interne de Tretorn du 20 juin 1988, il est dit que Van Megen avait découvert deux sources d'importations parallèles, dont elle espérait trouver les codes «date».

- (26) Dans une télécopie du 15 novembre 1988, Fabra signalait à Tretorn qu'elle avait identifié un importateur parallèle en Italie, par l'intermédiaire d'un client qui lui avait fourni une facture relative à des balles achetées auprès de cet importateur. Elle demandait à Tretorn de lui communiquer ses observations à ce sujet. Par télécopie du 21 novembre 1988, Tretorn a demandé des informations sur le type de conditionnement et la livraison d'origine. Fabra a répondu à ces questions par télex du 24 novembre 1988.
- (27) Par télex du 5 décembre 1988, Fabra a communiqué à Tretorn le nom d'un autre importateur parallèle italien.
- (28) Par télécopie du 10 janvier 1989, la filiale allemande de Tretorn AB signalait qu'un exportateur allemand essayait d'acheter des balles Tretorn. Tretorn Allemagne ayant refusé de lui en vendre, cet exportateur avait déclaré qu'il les achèterait directement aux États-Unis d'Amérique. Tretorn Allemagne en a informé Tretorn AB en lui demandant de le signaler à Tretorn et à Tretorn USA, afin d'empêcher toute vente à cet exportateur parallèle présumé.
- (29) Le compte rendu d'une réunion qui s'est tenue entre Fabra et Tretorn le 22 février 1989 fait état des préoccupations de Fabra à propos d'annulations dues à des importations parallèles. Il a été décidé que Fabra devait immédiatement informer Tretorn de toute détérioration de la situation.
- (30) Par télécopie du 27 février 1989, Tenimport informait Tretorn que des exportations parallèles étaient acheminées vers l'Italie par la Belgique et s'inquiétait des prix nettement plus bas offerts par Tretorn à d'autres distributeurs.
- (31) À la suite de cette télécopie, Tretorn a demandé à Fabra, par télex du 28 février 1989, des informations sur cet importateur parallèle. Tretorn déclarait dans ce télex qu'elle surveillait la situation afin de s'assurer que l'importateur parallèle ne reçoive pas de balles importées parallèlement. Dans une télécopie envoyée le jour même à Tretorn, Fabra répondait ne pas avoir réussi à identifier l'importateur parallèle et demandait un supplément d'informations.
- (32) Par télécopie du 21 mars 1989, Fabra communiquait l'adresse d'un importateur parallèle en France, en demandant une enquête.
- (33) Dans le compte rendu d'une réunion qui s'est tenue le 5 avril 1989, il est dit que les deux parties sont préoccupées par les importations parallèles et que Tretorn a accepté de partager avec Fabra le coût d'une enquête destinée à déterminer lequel de ses clients français exportait vers l'Italie.
- (34) Dans une télécopie du 6 juin 1989, Tretorn AB se plaignait auprès de sa filiale allemande que des balles destinées aux troupes américaines station-

nées en Allemagne réapparaissaient en Suisse, causant de graves problèmes à Tretorn et à son distributeur suisse. Tout en informant la filiale allemande de Tretorn que l'indemnité versée à Tretorn AB pour la commercialisation de ces balles était annulée, M. Alven lui demandait de mener une enquête afin de déterminer comment cela avait pu se produire et quelles mesures devraient être prises.

3. Marquage des produits

- (35) La Commission détient la preuve que Tretorn appose sur ses balles des codes sous forme de dates qui permettent de détecter l'origine des importations parallèles. La correspondance de Tretorn contient de nombreuses références à ces codes et à leur utilisation. En outre, Tretorn reconnaît avoir utilisé différents conditionnements afin de rendre les exportations parallèles plus difficiles.
- (36) Dans une lettre du 13 avril 1987, Zürcher notifiât à Tretorn des importations parallèles vers la Suisse, en indiquant les codes «date» concernés, et demandait à Tretorn d'intervenir.
- (37) Dans une télécopie du 17 avril 1987, Tretorn signalait à Formula que les codes «date» relevés sur des balles importées parallèlement en Suisse montraient que ces balles provenaient de livraisons faites à Formula.
- (38) Dans une télécopie du 15 mai 1987, Tretorn informait Formula que les codes «date» indiquaient clairement que des balles livrées à Formula étaient réapparues en Suisse sous forme d'importations parallèles et qu'elle en concluait que Formula en était responsable, car elle avait vendu des balles à Newitt.
- (39) Il ressort du compte rendu d'une réunion entre Tretorn et Fabra, qui s'est tenue le 6 octobre 1988, que Tretorn avait accepté d'apposer sur les paquets de balles un autocollant indiquant que Fabra était le distributeur de Tretorn. Il est dit dans le compte rendu que, de cette manière, les vendeurs de Fabra pouvaient identifier les importations parallèles auprès des détaillants.
- (40) Dans une lettre du 7 mars 1989, Fabra a donné à Tretorn des détails sur les codes figurant sur des paquets de balles vendus par des importateurs parallèles, dans le but manifeste d'identifier l'origine des balles.
- (41) Dans une note interne de Tretorn du 17 avril 1989, il est dit que la couleur des emballages de balles Tretorn destinées au marché américain avait été changée, afin qu'elle ne soit plus semblable à celle des boîtes de balles destinées au marché

européen. Toutefois, Tretorn ne pensait pas que cela puisse résoudre le problème de réexportations de balles des États-Unis d'Amérique vers l'Europe, qui avaient augmenté dans des proportions sans précédent en dépit de tous les efforts faits par les collègues américains pour enrayer ce processus.

- (42) La télécopie du 6 juin 1989, citée au considérant 15, fait également mention de la conception de nouveaux emballages afin d'empêcher les importations parallèles.
- (43) De même, dans un aperçu du marché non daté (remontant probablement à début 1988), Tretorn déclarait que l'un des types de balles serait vendu dans des tubes en Italie, afin de lutter contre les importations parallèles en provenance de France.

Dans une note interne du 23 août 1988, Tretorn envisageait également de modifier le nom des balles exportées vers les États-Unis d'Amérique, afin de rendre leur réexportation vers l'Europe plus difficile. Toutefois, elle a considéré que, d'après l'expérience faite en la matière en Suisse, cela ne résoudrait pas le problème.

4. Suspension des livraisons afin d'empêcher les importations parallèles

- (44) Il ressort de la télécopie de Tretorn du 6 juin 1989 mentionnée au considérant 15 que Tretorn ou ses distributeurs ont suspendu les livraisons vers différents marchés afin d'empêcher les importations parallèles.
- (45) Nous renvoyons aux lettres des 6 et 11 mai 1987, citées aux considérants 19 et 20, et à la télécopie du 10 janvier 1989, citée au considérant 28.
- (46) Dans une note interne de Tretorn du 23 août 1988, il est recommandé de cesser les livraisons vers le marché américain, car Tretorn USA est incapable d'empêcher les réexportations. Des balles expédiées aux États-Unis d'Amérique réapparaissent sous forme d'importations parallèles aux Pays-Bas et en Suisse, où elles étaient vendues 50 % moins cher que les balles commercialisées en Suisse par le distributeur de Tretorn, Zürcher.
- (47) Dans une note interne du 2 novembre 1988, il est dit que Tretorn USA avait à nouveau promis de faire tout son possible pour empêcher les exportations parallèles depuis les États-Unis d'Amérique. Elle a informé Tretorn qu'elle avait arrêté une livraison à San Diego la semaine précédente.
- (48) Toujours dans la note du 2 novembre 1988, Tretorn déclarait qu'elle avait été décidé d'arrêter les livraisons vers les États-Unis d'Amérique s'il devait

y avoir de gros problèmes d'importations parallèles au printemps 1989.

- (49) Dans une télécopie du 6 février 1989 adressée par Tretorn à Fabra dans laquelle figurait le compte rendu d'une réunion entre les deux parties, il est dit que Fabra connaissait quelques problèmes d'importations parallèles en provenance de France et que Tretorn ferait tout son possible pour stopper ces importations. La note adressée le 22 février 1989 par Tretorn à Fabra précise que les livraisons vers la France avaient effectivement été interrompues en février et en mars 1989, pendant la durée de l'enquête sur les importations parallèles. Tretorn indiquait que, grâce à cette interruption, il n'y aurait plus d'exportations parallèles.
- (50) Dans une note interne du 17 avril 1989, Tretorn proposait de cesser immédiatement les livraisons aux sociétés de vente par correspondance ainsi qu'à certaines grandes chaînes américaines, afin d'empêcher les importations parallèles en Europe.

B. APPRÉCIATION JURIDIQUE

I. ARTICLE 85 PARAGRAPHE 1

- (51) L'interdiction générale d'exporter et les barrières aux importations parallèles de ses produits mises en place par Tretorn⁽¹⁾, qui ont été décrites ci-dessus, ne doivent pas être considérées comme le résultat d'une action unilatérale de Tretorn, mais comme faisant partie intégrante, bien que non consignée par écrit, de ses accords de distribution ou de vente, ou au moins comme le résultat d'une action concertée entre Tretorn et ses distributeurs.

Cette interdiction générale d'exporter et ces barrières avaient pour objet et pour effet directs de restreindre la concurrence, d'affecter les échanges entre États membres et de cloisonner le marché commun, ce qui constitue, de fait, un obstacle à la réalisation de l'un des objectifs fondamentaux du traité, à savoir l'intégration du marché commun. Elles permettent en outre à Tretorn et à ses distributeurs d'appliquer une politique des prix différenciée.

A. Accords, pratiques concertées et restrictions de la concurrence

1. Interdiction générale d'exporter (considérants 15 et 16 à 21)

- (52) La télécopie envoyée par Tretorn à Zürcher le 6 juin 1989 ainsi que la correspondance échangée entre Tretorn et Formula indiquent en particulier

que Tretorn s'était entendue avec son distributeur exclusif au Royaume-Uni pour mettre en place un système de distribution qui instaurait une protection territoriale totale et qui visait donc à exclure tout commerce parallèle.

Cela montre:

- que les accords de distribution exclusive de Tretorn sont assortis d'un engagement tacite par lequel Tretorn s'engage à accorder à ses distributeurs une protection territoriale absolue,
- que les accords de vente conclus entre Tretorn et ses détaillants et distributeurs contiennent une condition de vente tacite leur interdisant d'exporter ou d'approvisionner une société susceptible d'exporter.

- (53) La télécopie visée au considérant 52 précise que l'accord (ou pratique concertée) est destiné à protéger chaque distributeur de ces importations. Comme nous le disions ci-dessus, il y a un distributeur exclusif Tretorn dans tous les pays de la Communauté, à l'exception de l'Allemagne et du Danemark, où ce sont les filiales de Tretorn qui font office de distributeurs.

- (54) La détermination de Tretorn d'appliquer cet accord (ou pratique concertée) ressort du compte rendu d'une réunion organisée entre Tretorn et Formula le 18 février 1987 (considérant 18).

- (55) L'accord (ou pratique concertée) a manifestement été appliqué non seulement par Tretorn, mais aussi par son distributeur au Royaume-Uni (considérant 20).

- (56) Les accords ou pratiques concertées entre Tretorn et ses distributeurs exclusifs visent à interdire tout commerce parallèle et mettent en place des mesures de contrôle à cette fin: ils sont donc expressément interdits par l'article 85 paragraphe 1.

2. Notifications et enquêtes relatives aux importations parallèles (considérants 15 et 22 à 34)

- (57) Les distributeurs des produits Tretorn ont également contribué à la mise en œuvre de la politique d'interdiction des importations parallèles de Tretorn en notifiant à cette dernière les cas d'importations parallèles.

- (58) Le système de notifications et d'enquêtes destiné à identifier les importateurs parallèles et à empêcher qu'ils ne soient approvisionnés constitue manifestement une pratique concertée entre Tretorn et ses distributeurs et renforce l'interdiction des exportations parallèles, ce qui est contraire à l'article 85 paragraphe 1.

⁽¹⁾ «Tretorn» désignera, dans la présente partie de la décision, soit Tretorn Sport Ltd soit Tretorn AB.

3. Marquage des produits (considérants 15 et 35 à 43)

- (59) Le marquage des produits faisait partie de la politique appliquée par Tretorn pour empêcher les importations parallèles. Des codes «date» ou des autocollants portant le nom du distributeur exclusif étaient apposés sur les balles, afin que l'origine des importations parallèles puisse être retrouvée.
- (60) Les distributeurs de Tretorn ont, de toute évidence, utilisé ce système de marquage pour lui communiquer les noms des importateurs parallèles.
- (61) Le système de marquage des produits, qui constitue également une pratique concertée destinée à mettre en œuvre ou à renforcer l'interdiction du commerce parallèle et donc à protéger les distributeurs de Tretorn, est contraire à l'article 85 paragraphe 1.

4. Suspension des livraisons (considérants 15 et 44 à 50)

- (62) Ainsi qu'il a été dit aux considérants 44 à 50, Tretorn a manifestement suspendu ses livraisons vers différents marchés, afin d'empêcher les importations parallèles.
- (63) Il est clair que la suspension des livraisons s'est faite en coordination avec les distributeurs de Tretorn, qui ont demandé à Tretorn d'intervenir à chaque fois que des importations parallèles apparaissaient sur leurs marchés. Or, ces actions constituent des exemples manifestes de pratiques concertées contraires à l'article 85 paragraphe 1.

B. Effets sur les échanges entre États membres

- (64) L'interdiction d'exporter contenue dans les accords de distribution de Tretorn a pour objet direct d'entraver les échanges entre États membres. Cette interdiction est générale et elle affecte les échanges dans l'ensemble de la Communauté, étant donné que Tretorn a des distributeurs ou des filiales dans presque tous les pays de la Communauté. Il en résulte un cloisonnement du marché commun.
- (65) Le fait que Tretorn empêche les exportations parallèles de la Communauté vers la Suisse signifie que seul Tretorn pouvait proposer ses produits sur le marché suisse, *via* son distributeur Zürcher et que ces exportations étaient interdites aux autres exportateurs de la Communauté. Ces entraves aux exportations parallèles de la Communauté vers la Suisse ont affecté les échanges entre États membres puisque les revendeurs suisses étaient empêchés d'acheter des balles dans un État membre et de les réexporter dans un second.

Dans ses réponses, Tretorn affirme qu'il est fort peu vraisemblable qu'une telle situation se pro-

duise, l'éventualité d'une réexportation devant être exclue en raison du prix des balles de tennis en Suisse qui, d'après ses estimations, est de 15 à 20 % plus élevé que dans la Communauté.

Cette allégation est rejetée car il est probable que les revendeurs suisses achètent les balles de tennis aux prix les plus bas pratiqués dans la Communauté et les revendent — même sans en avoir pris physiquement livraison en Suisse — dans les États membres où leur prix est plus élevé.

Le comportement anticoncurrentiel a donc pour effet le maintien des différences de prix entre États membres.

- (66) Les mesures prises par Tretorn pour empêcher les exportations parallèles à partir des États-Unis d'Amérique et vers la Suisse ont également eu des répercussions appréciables sur les échanges entre États membres car, en raison de la structure des prix aux États-Unis d'Amérique et en Europe respectivement, il y aurait très probablement des réexportations vers la Communauté.

C. Principaux éléments de la position de Tretorn et de ses distributeurs

- (67) Seules Tretorn, Tenimport et Van Megen ont répondu à la communication des griefs. Formula a déposé son bilan et Zürcher a estimé que le traité n'était pas applicable. Une audition a eu lieu le 16 novembre 1993.
- (68) Dans ses réponses écrites et orales à la communication des griefs, Tretorn nie généralement avoir eu l'intention d'empêcher les importations ou exportations parallèles, ou avoir pris une mesure en ce sens. Tretorn fait valoir que, même si certains documents peuvent laisser penser qu'elle a empêché le commerce parallèle, ces documents n'étaient en fait destinés qu'à «apaiser» les distributeurs et qu'aucune mesure effective n'a jamais été prise.

En outre, Tretorn affirme que ce sont les distributeurs qui ont pris les initiatives à l'origine des actions contestées.

Cette argumentation ne peut être acceptée.

Tout d'abord, les documents cités aux considérants 13 à 50 montrent que Tretorn et ses distributeurs sont à l'origine d'un certain nombre de mesures destinées à mettre en place des barrières visant à empêcher des importations ou exportations parallèles et qu'elle a même sanctionné l'une de ses filiales pour avoir vendu des balles à un exportateur parallèle.

Pour ce qui est des intentions de Tretorn, le libellé des lettres adressées à ses distributeurs et de ses documents internes ne permet pas de conclure que Tretorn n'a agi que pour répondre aux exigences de ses distributeurs.

Même en supposant que Tretorn n'ait pas agi dans l'intention d'empêcher les importations ou les exportations parallèles, le système de distribution qu'elle a organisé avec ses distributeurs a entraîné un cloisonnement du marché commun, en ce qui concerne les balles de tennis de Tretorn, et les barrières mises en place ont encouragé les distributeurs à empêcher tout commerce parallèle, ce que Tretorn elle-même admet dans sa réponse.

Tretorn prétend également que, en ce qui concerne Formula, c'est à cause des mauvais résultats obtenus par cette société au Royaume-Uni qu'il lui a été demandé de ne pas vendre à des exportateurs parallèles. Même si cela était vrai, un tel motif ne peut constituer une justification. Ce n'est d'ailleurs pas le rôle de la Commission d'évaluer les performances des distributions de Tretorn. La correspondance échangée entre Tretorn et Formula (considérants 16 à 21) montre clairement que cette volonté de s'opposer aux exportations parallèles était dictée par le souci de préserver le système fermé de distribution mis en place par Tretorn dans d'autres pays.

Enfin, Tretorn affirme qu'elle a elle-même approvisionné directement des revendeurs dont elle savait qu'ils étaient des importateurs parallèles. Même si cela était vrai, cela ne modifie en rien le fait que les autres entraves aux exportations ou importations parallèles mises en place par Tretorn constituent une infraction.

Tenimport

- (69) Tenimport souligne que la télécopie citée par la Commission (considérant 30) doit être considérée dans son contexte. Tenimport considère que Tretorn lui facturait les prix les plus élevés et la télécopie en question avait pour objet non pas d'empêcher des importations parallèles, mais de demander à Tretorn de lui expliquer pourquoi certains revendeurs obtenaient des prix beaucoup plus bas.

Si cette interprétation de cette télécopie est exacte, il n'en demeure pas moins que les informations données par Tenimport se sont soldées par un ensemble de mesures prises par Tretorn et Fabra en vue de supprimer cette source d'importations parallèles (considérant 31).

Étant donné que le comportement de Tenimport a eu pour effet, même involontaire, de restreindre la concurrence et de cloisonner le marché commun, il a constitué une infraction à l'article 85 paragraphe 1.

Van Megen

- (70) Van Megen explique que, si elle a communiqué des codes «date» à Tretorn, ce n'était pas pour empêcher des importations parallèles, mais afin de vérifier si Tretorn ne livrait pas directement sur son territoire. Elle déclare approvisionner elle-même des sociétés qu'elle sait être des exportateurs parallèles.

Même si l'interprétation donnée par Van Megen était correcte, il n'en demeure pas moins que les informations qu'elle a fournies l'ont été dans le cadre d'une interdiction d'exportations parallèles, ce que Van Megen savait pertinemment, et qu'elle a activement participé à l'identification d'une source d'importations parallèles afin d'y mettre un terme (considérants 24 et 25).

II. RÈGLEMENT (CEE) N° 1983/83

- (71) L'article 1^{er} du règlement (CEE) n° 1983/83 de la Commission ⁽¹⁾ prévoit que les accords de distribution exclusive sont généralement exemptés de l'interdiction édictée à l'article 85 paragraphe 1 lorsqu'ils répondent aux conditions prévues dans ledit règlement.

Toutefois, le système de distribution exclusive mis en place par Tretorn ne remplit pas les conditions requises pour bénéficier d'une exemption par catégorie, car il contient une clause tacite accordant une protection territoriale absolue aux distributeurs de Tretorn. L'application de ce système impliquait en outre, ainsi qu'il est précisé ci-dessus, des pratiques concertées destinées à empêcher des importations parallèles. Pour ces raisons, le système relève de l'article 3 point d) du règlement (CEE) n° 1983/83.

III. ARTICLE 85 PARAGRAPHE 3

- (72) Les accords de distribution conclus par Tretorn n'ont pas été notifiés à la Commission et ne peuvent donc bénéficier d'une exemption individuelle. D'ailleurs, même s'ils avaient été notifiés, ces accords n'auraient pu bénéficier d'une exemption, en raison de l'interdiction d'exporter qu'ils impliquent et qui n'est pas indispensable à l'efficacité du système de distribution de Tretorn.

IV. ARTICLE 3 DU RÈGLEMENT N° 17

- (73) Conformément à l'article 3 paragraphe 1 du règlement n° 17, si la Commission constate une infraction aux dispositions de l'article 85, elle peut obliger par voie de décision les entreprises intéressées à mettre fin à l'infraction constatée.
- (74) Tretorn devrait être invitée, dans la mesure où elle ne l'a pas déjà fait, à mettre un terme à l'interdiction d'exporter contenue dans ses accords de vente et à la protection territoriale absolue inhérente à son système de distribution. Tretorn et ses distributeurs exclusifs susmentionnés toujours en activité, c'est-à-dire Tenimport, Zürcher et Van Megen, devraient également être invités à mettre un terme aux pratiques concertées mentionnées aux considérants 13 à 50.

⁽¹⁾ JO n° L 173 du 30. 6. 1983, p. 1.

V. ARTICLE 15 PARAGRAPHE 2 DU RÈGLEMENT
N° 17

- (75) Conformément à l'article 15 paragraphe 2 point a) du règlement n° 17, la Commission peut, par voie de décision, infliger des amendes de 1 000 écus au moins et d'un million d'écus au plus, ce dernier montant pouvant être porté à 10 % du chiffre d'affaires réalisé au cours de l'exercice précédent, aux entreprises qui, de propos délibéré ou par négligence, commettent une infraction aux dispositions de l'article 85. Pour déterminer le montant de l'amende, il y a lieu de prendre en considération, outre la gravité de l'infraction, la durée de celle-ci.
- (76) Tretorn ne pouvait ignorer que l'interdiction implicite d'exporter contenue dans ses accords de distribution et ses conditions de vente constituait une infraction à l'article 85 paragraphe 1 et que la pratique de la Commission et la jurisprudence de la Cour de justice ont toujours considéré ce type d'interdiction comme une infraction particulièrement grave. Tretorn et ses distributeurs ne pouvaient pas non plus ignorer qu'il en allait de même pour les différentes pratiques concertées destinées à empêcher les importations parallèles. Une amende doit donc être infligée à Tretorn et aux distributeurs concernés (à l'exception de Tenimport). Les documents en la possession de la Commission apportent la preuve d'une infraction commise de concert par Tretorn et ses filiales, et il s'avère donc justifié d'infliger l'amende à Tretorn AB et à Tretorn Sport solidairement.
- (77) L'infraction commise par Tretorn et ses distributeurs remonte au moins à 1987 (considérants 13 à 50). Rien ne permet de penser qu'il a été mis un terme à ces pratiques. Toutefois, aux fins de l'amende, seules les années 1987-1989 seront prises en considération. Il convient enfin de mentionner que, au cours de l'audition, Tenimport a confirmé l'existence d'une interdiction d'exporter tacite mais réelle. Elle estimait que la résiliation récente de son accord de distribution avec Tretorn ne pouvait qu'être due au fait qu'elle ne respectait pas cette interdiction.
- (78) Pour décider s'il y avait lieu d'infliger une amende et en déterminer le montant, la Commission a tenu compte du fait que certains des distributeurs de Tretorn avaient activement contribué à empêcher les importations parallèles, mais aussi que cette participation avait été limitée dans d'autres cas et devait être replacée dans le contexte de la politique globale d'interdiction d'exporter ses produits pratiquée par Tretorn. Qui plus est, Tenimport a joué un rôle de moindre importance, ce qui justifie la non-imposition d'une amende à cette entreprise.

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Tretorn Sport Ltd et Tretorn AB ont commis une infraction à l'article 85 paragraphe 1 du traité en imposant une interdiction générale d'exportation de leurs balles de tennis par leurs distributeurs et en appliquant des contrôles et des sanctions — notifications et enquêtes relatives aux importations parallèles de balles de tennis, marquage des balles de tennis, suspension des livraisons — afin d'empêcher les importations et les exportations parallèles de balles de tennis.

Formula Sport International Ltd a commis une infraction à l'article 85 paragraphe 1 en participant à l'application, au Royaume-Uni, de l'interdiction d'exporter et de la suspension des livraisons, afin de mettre en œuvre la politique d'interdiction des importations et des exportations parallèles de balles de tennis pratiquée par Tretorn Sport Ltd.

Fabra SpA a commis une infraction à l'article 85 paragraphe 1 en participant, en Italie, à l'interdiction d'exporter et à la suspension des livraisons, par la notification d'importations parallèles de balles de tennis et les enquêtes correspondantes, par le marquage des balles de tennis et la suspension des livraisons, afin d'appliquer la politique d'interdiction des importations et des exportations parallèles de balles de tennis pratiquée par Tretorn Sport Ltd.

Tenimport SA a commis une infraction à l'article 85 paragraphe 1 en participant à l'interdiction d'exporter et à la suspension des livraisons, par la notification des importations parallèles à Tretorn, incitant ainsi Tretorn et son distributeur exclusif italien à prendre des mesures en vue d'éliminer ces importations.

Zürcher AG a commis une infraction à l'article 85 paragraphe 1 en participant à l'application, en Suisse, de l'interdiction d'exporter et de la suspension des livraisons, par la notification des importations parallèles de balles de tennis et les enquêtes correspondantes et par le marquage des balles de tennis, afin d'appliquer la politique d'interdiction des importations et des exportations parallèles de balles de tennis pratiquée par Tretorn Sport Ltd.

Van Megen Tennis BV a commis une infraction à l'article 85 paragraphe 1 en participant, aux Pays-Bas, aux notifications et enquêtes relatives aux importations parallèles de balles de tennis, afin d'appliquer la politique d'interdiction des importations et des exportations parallèles de balles de tennis pratiquée par Tretorn Sport Ltd.

Article 2

Une amende de 600 000 écus est infligée à Tretorn Sport Limited et à Tretorn AB solidairement, et des amendes de 10 000 écus chacune sont infligées à Formula Sport International Ltd, à Fabra SpA, à Zürcher AG et à Van Megen Tennis BV pour les infractions énoncées à l'article 1^{er}.

Les amendes seront payées en écus à la Commission des Communautés européennes, compte n° 310-0933000-43, Banque Bruxelles Lambert, Agence européenne, rond-

point Schuman 5, 1040 Bruxelles, dans un délai de trois mois à compter de la notification de la présente décision.

À l'expiration de ce délai, des intérêts seront automatiquement exigibles au taux appliqué par l'Institut monétaire européen à ses opérations en écus le premier jour ouvrable du mois au cours duquel la présente décision a été arrêtée, majoré de 3,5 points.

Article 3

Tretorn Sport Ltd, Tretorn AB, Fabra SpA, Tenimport SA, Zürcher AG et Van Megen Tennis BV sont tenues, dans la mesure où elles ne l'ont pas déjà fait, de mettre fin aux infractions mentionnées à l'article 1^{er}. Elles s'abstiendront de toutes mesures ayant un effet équivalent.

Article 4

Sont destinataires de la présente décision:

Tretorn Sport Ltd
Industrial Estate
Portlaoise
IRL-County Laois

Tretorn AB
Rönösweg 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 présente décision forme titre exécutoire, conformément à l'article 192 du traité.

Fait à Bruxelles, le 21 décembre 1994.

Par la Commission
Karel VAN MIERT
Membre de la Commission

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 21 décembre 1994

modifiant la décision 94/24/CE établissant la liste des postes d'inspection frontaliers présélectionnés pour les contrôles vétérinaires des produits et des animaux en provenance des pays tiers

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(94/988/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu la directive 90/675/CEE du Conseil, du 10 décembre 1990, fixant les principes relatifs à l'organisation des contrôles vétérinaires pour les produits en provenance des pays tiers introduits dans la Communauté ⁽¹⁾, modifiée en dernier lieu par la directive 92/118/CEE ⁽²⁾, et notamment son article 30,

vu la directive 91/496/CEE du Conseil, du 15 juillet 1991, fixant les principes relatifs à l'organisation des contrôles vétérinaires pour les animaux en provenance des pays tiers introduits dans la Communauté et modifiant les directives 89/662/CEE, 90/425/CEE et 90/675/CEE ⁽³⁾, modifiée en dernier lieu par la décision 92/438/CEE ⁽⁴⁾, et notamment son article 28,

considérant que la décision 94/24/CE de la Commission ⁽⁵⁾ établit la liste des postes d'inspection frontaliers présélectionnés pour les contrôles vétérinaires des produits et des animaux en provenance des pays tiers;

considérant que certains postes d'inspection frontaliers ont fait l'objet d'une inspection de la part des services de la Commission; que, par ailleurs, les États membres ont la possibilité de proposer que de nouveaux postes figurent sur cette liste ou que des postes inscrits en soient retirés;

considérant que, au vu des résultats des inspections et des propositions de la part des autorités compétentes de Belgique, d'Allemagne, de France, des Pays-Bas et du Portugal, il est nécessaire de modifier la décision 94/24/CE en conséquence;

considérant que les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du comité vétérinaire permanent,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'annexe de la décision 94/24/CE est modifiée conformément aux dispositions de l'annexe.

Article 2

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 21 décembre 1994.

Par la Commission

René STEICHEN

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO n° L 373 du 31. 12. 1990, p. 1.

⁽²⁾ JO n° L 62 du 15. 3. 1993, p. 49.

⁽³⁾ JO n° L 268 du 24. 9. 1991, p. 56.

⁽⁴⁾ JO n° L 243 du 25. 8. 1992, p. 27.

⁽⁵⁾ JO n° L 18 du 21. 1. 1994, p. 6.

ANNEXE

MODIFICATIONS À LA LISTE DES POSTES D'INSPECTION FRONTALIERS PRÉSÉLECTIONNÉS

Postes d'inspection frontaliers	Type (1)	Tous produits consommation humaine		Autres produits		Poissons	Animaux vivants			Remarques
		Température (2)	Autres (3)	Température (2)	Autres (3)		Ongulés (4)	Équidés enregistrés (6)	Autres animaux	
«BELGIQUE										
Antwerpen	Port	x	x	x	x					
Oostende	Aéroport	x	x	x	x		x	x	x	
	Port	x	x				x	x	x	
Zeebrugge	Port	x	x	x	x					
Bruxelles-Zaventem	Aéroport	x	x	x	x		x	x	x	
Gent	Port	x	x	x	x					
DEUTSCHLAND										
Stuttgart	Aéroport	x	x	x	x		x	x	x	
Weil/Rhein	Route	x	x	x	x		x	x	x	
	Rail									
Bietingen	Route	x	x	x	x		x	x	x	
München	Aéroport	x	x	x	x					
Furth im Wald — Schafberg	Route	x	x	x	x		x	x	x	
Schirnding-Landstraße	Route	x	x	x	x		x	x	x	
Waidhaus	Route	x	x	x	x		x	x	x	
Suben-Autobahn	Route	x	x	x	x		x	x	x	
Lindau-Hörbranz-Autobahn	Route	x	x	x	x		x	x	x	
Kieferfelden-Autobahn	Route	x	x	x	x		x	x	x	
Berlin-Tegel	Aéroport	x	x	x	x		x	x	x	Petits animaux et animaux de zoo
Frankfurt/Oder	Route	x	x	x	x		x	x	x	
	Rail									
Forst	Route									
Schönefeld	Aéroport	x	x	x	x		x	x	x	Boyaux, poils, peaux, plumes uniquement
Bremen	Port	x	x	x	x		x	x	x	

Postes d'inspection frontaliers		Tous produits consommation humaine		Autres produits		Poissons	Animaux vivants			Remarques
Nom	Type (1)	Température (2)	Autres (3)	Température (2)	Autres (3)	(4)	Ongulés (5)	Équidés enregistrés (6)	Autres animaux	
Bremerhaven	Port	x	x	x	x			x	x	
Hamburg Hafen	Port	x	x	x	x			x	x	
Frankfurt/Main	Aéroport	x	x	x	x		x	x		
Pomellen	Route	x	x	x	x			x		
Rügen	Port	x	x	x	x			x		
Rostock	Port	x	x	x	x		x	x		
Brake	Port									Farines d'origine animale
Cuxhaven	Port	x	x	x	x		x	x		
Langenhagen	Aéroport	x	x	x	x			x		
Köln	Aéroport	x	x	x	x		x	x		
Zinnwald	Route	x	x	x	x		x	x		
Schönberg	Route	x	x	x	x			x		
Kiel	Port		x		x			x		
Lübeck	Port	x	x	x	x		x	x		
Bad Reichenhall	Route	x	x	x	x					
Hamburg Flughafen	Aéroport	x	x	x	x		x	x		
Konstanz Straße	Route	x	x	x	x		x	x		
Simbach Kirchdorf	Route						x			Seulement bovins autrichiens
Bad Schandau	Rail	x	x	x	x					
FRANCE										
Boulogne	Port	x	x	x	x					
Dunkerque	Port	x	x	x	x					
Le Havre	Port	x	x	x	x					
Saint-Malo	Port	x	x	x	x					
Brest	Aéroport	x	x	x	x					
Concarneau-Douarnenez	Port	x	x	x	x					
Nantes-Saint-Nazaire	Aéroport	x	x	x	x					
	Port	x	x	x	x					

Postes d'inspection frontaliers		Tous produits consommation humaine		Autres produits		Poissons	Animaux vivants			Remarques
Nom	Type (1)	Température (2)	Autres (3)	Température (2)	Autres (3)	(4)	Ongulés (5)	Équidés enregistrés (6)	Autres animaux	
ITALIA										
Torino-Caselle	Aéroport	x	x	x	x		x	x	x	
Chiasso	Route	x	x	x	x		x	x	x	
	Rail	x	x	x	x		x	x	x	
Milano-Linate	Aéroport	x	x	x	x		x	x	x	
Milano-Malpensa	Aéroport	x	x	x	x		x	x	x	
Campo di Trens-Fortezza	Route	x	x	x	x		x	x	x	
	Rail	x	x	x	x		x	x	x	
Campocologno	Rail						x			
Pontebba-Coccaa	Route	x	x	x	x		x	x	x	
	Rail	x	x	x	x		x	x	x	
Gorizia	Aéroport	x	x	x	x		x			
	Route	x	x	x	x		x			
Gaeta	Port	x								Produits de la pêche uniquement
Prosecco-Fernetti	Route	x	x	x	x		x	x	x	
	Rail	x	x	x	x		x	x	x	
Trieste	Port	x	x	x	x		x	x	x	
	Route	x	x	x	x		x			
Venezia	Aéroport	x	x	x	x		x			
	Port	x	x	x	x					
Ancona	Port	x	x	x	x					
Bari	Aéroport	x	x	x	x				x	
Genova	Aéroport	x	x	x	x					
	Port	x	x	x	x					
Livorno	Port	x	x	x	x					
Roma-Fiumicino	Aéroport	x	x	x	x					
Napoli	Aéroport	x	x						x	
	Port									
Palermo	Aéroport	x	x							
	Port	x	x							

Postes d'inspection frontalières		Tous produits consommation humaine		Autres produits		Poissons	Animaux vivants			Remarques	
Nom	Type (1)	Température (2)	Autres (3)	Température (2)	Autres (3)	(4)	Ongulés (5)	Équidés enregistrés (6)	Autres animaux		
Catania	Aéroport	x	x	x	x		x	x	x	Produits de la pêche uniquement	
Roma-Ciampino	Aéroport	x	x	x	x						
Olbia	Port	x									
Salerno	Port	x	x		x						
Reggio Calabria	Aéroport	x	x		x						
Bologna-Borgo Panigale	Aéroport	x	x	x	x				x		
Verona-Villafranca	Aéroport	x	x	x	x		x	x	x		
Domodossola-Iselle	Route	x	x	x	x						
Grand San Bernardo-Pollein	Route	x	x	x	x		x	x	x		
La Spezia	Port	x	x	x	x						
Taranto	Port	x	x	x	x						
Ravenna	Port	x	x	x	x						
Pisa	Aéroport	x	x	x	x						
NEDERLAND											
Amsterdam	Aéroport	x	x	x	x		x	x	x	Sperme uniquement	
	Port	x	x	x	x						
Rotterdam	Aéroport	x	x	x	x						
	Port	x	x	x	x						
Eemshaven	Port	x	x	x	x						
Harlingen	Port	x	x	x	x						
Vlissingen	Port	x	x	x	x						
Maastricht	Aéroport	x	x	x	x						
Moerdijk	Port	x	x	x	x						
PORTUGAL											
Porto	Aéroport	x	x	x	x		x	x	x		
	Port	x	x	x	x						
Lisboa	Aéroport	x	x	x	x		x	x	x		
	Port	x	x	x	x						
Funchal (Madeira)	Aéroport	x	x	x	x				x		
	Port	x	x	x	x						

Postes d'inspection frontaliers		Tous produits consommation humaine		Autres produits		Poissons	Animaux vivants			Remarques
Nom	Type (1)	Température (2)	Autres (3)	Température (2)	Autres (3)	(4)	Ongulés (5)	Équidés enregistrés (6)	Autres animaux	
Praia da Vitória (Açores)	Port	x	x	x	x				x	Produits de la pêche uniquement Produits de la pêche uniquement Produits de la pêche uniquement
Ponta Delgada (Açores)	Aéroport	x	x	x	x					
Viana do Castelo	Port	x	x	x	x					
Aveiro	Port	x								
Horta (Açores)	Port	x								
Lages (Açores)	Aéroport	x	x	x	x				x	
Peniche	Port					x				
Olhão	Port					x				
Portimão	Port					x				
UNITED KINGDOM										
Dover	Port	x	x	x	x	x	x			Poissons à température ambiante uniquement Poissons à température ambiante uniquement
Tilbury	Port	x	x	x	x	x	x		x	
Heathrow	Aéroport	x	x	x	x	x	x		x	
Gatwick	Aéroport	x	x	x	x	x	x		x	
Southampton	Port	x	x	x	x	x	x			
Hull	Port	x	x	x	x	x	x	x		
Grimsby	Port	x	x	x	x	x	x			
Immingham	Port	x	x	x	x	x	x			
Felixstowe	Port	x	x	x	x	x	x			
Newhaven	Port	x	x	x	x	x	x			
Liverpool	Port	x	x	x	x	x	x			
Cardiff	Port	x	x	x	x	x	x			
Teesport	Port	x	x	x	x	x	x			
Grangemouth	Port	x	x	x	x	x	x			
Stansted	Aéroport		x	x	x	x	x		x	
Manchester	Aéroport		x	x	x	x	x		x	
Luton	Aéroport	x		x			x			

Postes d'inspection frontaliers		Tous produits consommation humaine		Autres produits		Poissons	Animaux vivants			Remarques
Nom	Type (1)	Température (2)	Autres (3)	Température (2)	Autres (3)	(4)	Ongulés (5)	Équidés enregistrés (6)	Autres animaux	
Weymouth	Port	x	x	x	x	x				Protéines animales
Mostyn	Port				x					
Heysham	Port	x	x	x	x	x				Protéines animales
Tyne-Northshields	Port	x	x	x	x	x				
Milford Haven incorporating Pembroke	Port	x	x	x	x	x				Protéines animales
Greenock	Port			x	x	x				
Scrabster	Port				x	x				Protéines animales
Aberdeen	Aéroport				x	x				
Fraserburgh	Port	x	x	x	x	x				Protéines animales
Falmouth	Port				x	x				
Invergordon	Port	x	x	x	x	x				Protéines animales
Lerwick	Port				x	x				
Belfast	Aéroport	x	x	x	x	x			x	Protéines animales
Glasgow	Port	x	x	x	x	x				
Portsmouth	Aéroport	x	x	x	x	x			x	Protéines animales
Runcorn-Ellesmere	Port	x	x	x	x	x				
Prestwick	Aéroport	x	x	x	x	x				Protéines animales
Peterhead	Port				x	x				
Leith	Port	x	x	x	x	x				Protéines animales
Harwich	Port	x	x	x	x	x		x		
Great Yarmouth	Port	x	x	x	x	x				Protéines animales
Ipswich	Port	x	x	x	x	x				
Sheerness	Port	x	x	x	x	x				Protéines animales
Thamesport	Port	x	x	x	x	x				

(1) Choisir la ou les mentions utiles.

(2) Produits avec des conditions de température.

(3) Produits sans condition de température.

(4) Poissons contrôlés dans les conditions de la décision 93/52/CEE de la Commission prise en application de l'article 18 paragraphe 4 de la directive 90/675/CEE du Conseil.

(5) Ongulés: notamment les bovins, porcins, ovins, caprins et solipèdes domestiques ou sauvages.

(6) Équidés enregistrés au sens de la directive 90/426/CEE du Conseil.

LISTE DES POSTES D'INSPECTION FRONTALIERS COUVRANT LES PRODUITS DE LA DIRECTIVE BALAI

Postes d'inspection frontaliers		Tous produits consommation humaine		Autres produits		Poissons	Animaux vivants			Remarques
Nom	Type (1)	Température (2)	Autres (3)	Température (2)	Autres (2)	(4)	Ongulés (5)	Équidés enregistrés (6)	Autres animaux	
UNITED KINGDOM										
North Killingholme Wharf	Port				x					Protéines animales
Grove Wharf Whartons	Port				x					Protéines animales + peaux
New Holland	Port				x					Protéines animales
Keadby Wharf	Port				x					Protéines animales
Howdendyke Wharf	Port				x					Protéines animales
Selby Wharf	Port				x					Protéines animales
Boston	Port				x					Protéines animales
Fosdyke	Port				x					Protéines animales
Sutton Bridge	Port				x					Protéines animales
Teignmouth	Port				x					Protéines animales
Sharpness Docks	Port				x					Protéines animales
Kings Lynn	Port				x					Protéines animales
Wells-next-the-Sea	Port				x					Protéines animales
Colchester	Port				x					Protéines animales + peaux + plumes
Mistley	Port				x					Protéines animales
Dunball	Port				x					Protéines animales
Kirkwall Port	Port				x					Protéines animales
Dundee Port	Port									
Perth Port	Port									
Glasgow George IV Dock	Port									
Edinburgh Airport	Aéroport				x					Protéines animales
Avonmouth	Port				x					Protéines animales
Glasson	Port				x					Protéines biologiques
Gunness	Port				x					Protéines animales

Postes d'inspection frontaliers		Tous produits consommation humaine		Autres produits		Poissons	Animaux vivants			Remarques
Nom	Type (1)	Température (2)	Autres (3)	Température (2)	Autres (3)	(4)	Ongulés (5)	Équidés enregistrés (6)	Autres animaux	
Inverness	Port				x					Protéines animales
Ullapool	Port	retiré			x					Protéines animales
Seaham	Port				x					Protéines animales
Goole	Port				x					Protéines animales
Garston	Port				x					Protéines animales

(1) Choisir la ou les mentions utiles.

(2) Produits avec des conditions de température.

(3) Produits sans condition de température.

(4) Poissons contrôlés dans les conditions de la décision 93/352/CEE de la Commission prise en application de l'article 18 paragraphe 4 de la directive 90/675/CEE du Conseil.

(5) Ongulés: notamment les bovins, porcins, ovins, caprins et solipèdes domestiques ou sauvages.

(6) Équidés enregistrés au sens de la directive 90/426/CEE du Conseil.»

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 21 décembre 1994

modifiant la décision 93/495/CEE fixant les conditions particulières d'importation des produits de la pêche originaires du Canada

(94/989/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu la directive 91/493/CEE du Conseil, du 22 juillet 1991, fixant les règles sanitaires régissant la production et la mise sur le marché des produits de la pêche ⁽¹⁾, et notamment son article 11 paragraphe 5,considérant que la liste des établissements et navires-usines agréés par le Canada pour l'importation de produits de la pêche dans la Communauté a été établie dans la décision 93/495/CEE de la Commission ⁽²⁾, modifiée en dernier lieu par la décision 94/674/CE ⁽³⁾; que cette liste peut être modifiée à la suite de la transmission d'une nouvelle liste par l'autorité compétente du Canada;

considérant que l'autorité compétente du Canada a transmis une nouvelle liste dans laquelle sont rajoutés 39 établissements, sont retirés 9 établissements et sont modifiées les coordonnées de 6 établissements;

considérant qu'il est nécessaire de modifier la liste des établissements agréés en conséquence;

considérant que les mesures prévues par la présente décision ont été établies conformément à la procédure instaurée par la décision 90/13/CEE de la Commission ⁽⁴⁾,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'annexe B de la décision 93/495/CEE est modifiée comme suit:

1) Les établissements suivants sont retirés:

« 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».

⁽¹⁾ JO n° L 268 du 24. 9. 1991, p. 15.⁽²⁾ JO n° L 232 du 15. 9. 1993, p. 43.⁽³⁾ JO n° L 267 du 18. 10. 1994, p. 15.⁽⁴⁾ JO n° L 8 du 11. 1. 1990, p. 70.

2. Les établissements suivants sont insérés dans l'ordre numérique:

«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 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	Meteghan	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. Les coordonnées des établissements suivants:

«0715	Hywave (Fairview Plant)	Prince Rupert	British Columbia
0721	Vancouver Shell Fish 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»

sont remplacées par:

« 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».

Article 2

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 21 décembre 1994.

Par la Commission
René STEICHEN
Membre de la Commission

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 21 décembre 1994

fixant pour l'Autriche le nombre d'unités *Animo* pouvant bénéficier de la participation financière de la Communauté

(Le texte en langue allemande est le seul faisant foi.)

(94/990/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu la décision 91/539/CEE de la Commission, du 4 octobre 1991, fixant les modalités d'application de la décision 91/426/CEE (*Animo*)⁽¹⁾, telle que modifiée par l'acte relatif aux conditions d'adhésion du royaume de Norvège, de la république d'Autriche, de la république de Finlande et du royaume de Suède et aux adaptations des traités sur lesquels est fondée l'Union européenne, et notamment son article 1^{er} bis;

considérant que les autorités autrichiennes ont communiqué à la Commission le nombre d'unités *Animo* au sens de l'article 1^{er} de la décision 91/398/CEE de la Commission, du 19 juillet 1991, relative à un réseau informatisé de liaison entre autorités vétérinaires (*Animo*)⁽²⁾ devant être mises en place sur leur territoire;

considérant qu'il convient de fixer le nombre des unités pouvant bénéficier de la participation financière de la Communauté;

Article premier

Le nombre d'unités au sens de l'article 1^{er} de la décision 91/398/CEE pouvant bénéficier de la participation financière de la Communauté pour la mise en place du réseau informatisé *Animo* en Autriche est fixé à 74.

Article 2

La présente décision prend effet à la date et sous réserve de l'entrée en vigueur du traité d'adhésion de la Norvège, de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède.

Article 3

La république d'Autriche est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles le 21 décembre 1994.

Par la Commission

René STEICHEN

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO n° L 294 du 25. 10. 1991, p. 47.

⁽²⁾ JO n° L 221 du 9. 8. 1991, p. 30.

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 21 décembre 1994

modifiant certaines informations sur la liste figurant à l'annexe du règlement (CEE) n° 55/87 établissant la liste des bateaux dont la longueur hors tout dépasse huit mètres autorisés à pêcher à l'aide de chaluts à perches dans certaines zones côtières de la Communauté

(94/991/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CEE) n° 3094/86 du Conseil, du 7 octobre 1986, prévoyant certaines mesures techniques de conservation des ressources de pêche ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1796/94 ⁽²⁾,vu le règlement (CEE) n° 55/87 de la Commission, du 30 décembre 1986, établissant la liste des bateaux dont la longueur hors tout dépasse huit mètres autorisés à pêcher à l'aide de chaluts à perches dans certaines zones de la Communauté ⁽³⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 3410/93 ⁽⁴⁾, et notamment son article 3,

considérant que les autorités des États membres concernés ont demandé des modifications aux informations figurant sur la liste prévue à l'article 9 paragraphe 3 point b) du règlement (CEE) n° 3094/86; que ces demandes contiennent tous les renseignements justifiant les demandes au titre de l'article 3 du règlement (CEE) n° 55/87; que l'appréciation de ces renseignements fait ressortir leur conformité à la disposition précitée et qu'il

y a lieu, dès lors, de modifier les informations sur la liste figurant à l'annexe dudit règlement,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les informations sur la liste figurant à l'annexe du règlement (CEE) n° 55/87 sont modifiées conformément à l'annexe de la présente décision.

Article 2

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 21 décembre 1994.

Par la Commission

Yannis PALEOKRASSAS

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO n° L 288 du 11. 10. 1986, p. 1.

⁽²⁾ JO n° L 187 du 22. 7. 1994, p. 1.

⁽³⁾ JO n° L 8 du 10. 1. 1987, p. 1.

⁽⁴⁾ JO n° L 310 du 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 ασυρμάτου	Λιμένας νηολόγησης	Ισχύς κινήσεως (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	Fedderwardersiel	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	Hendrina 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 / TEPMANIA / 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	Fedderwardsiel	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 / ΔANIA / DENMARK / DANEMARK / DANIMARCA /
DENEMARKEN / DINAMARCA

E	385	Bianca	OXRV	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	Auldgirth 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

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 21 décembre 1994

relative à des demandes de remboursement de droits antidumping perçus sur les importations de certains lecteurs de disques compacts originaires du Japon (Amroh BV, PIA Hifi)

(94/992/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CEE) n° 2423/88 du Conseil, du 11 juillet 1988, relatif à la défense contre les importations qui font l'objet d'un dumping ou de subventions de la part de pays non membres de la Communauté économique européenne ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 522/94 ⁽²⁾, et notamment son article 16,

considérant ce qui suit:

I. PROCÉDURE

- (1) Entre mai 1992 et juillet 1993, les sociétés Amroh BV et PIA Hifi, toutes deux importatrices indépendantes ayant leur siège respectivement à Weesp (Pays-Bas) et Weiterstadt (Allemagne), ont introduit neuf demandes de remboursement des droits antidumping définitifs institués par le règlement (CEE) n° 112/90 du Conseil ⁽³⁾ sur certains lecteurs de disques compacts originaires du Japon qu'elles ont acquittés pour l'importation de mai 1992 à juin 1993 de lecteurs de disques compacts produits et exportés par la société Accuphase Laboratory. Elles ont fait valoir qu'elles avaient payé des prix à l'exportation nettement supérieurs à la valeur normale. Leurs demandes sont recevables, notamment en ce qui concerne les délais, étant donné qu'elles ont été introduites dans le délai de trois mois fixé par les dispositions de l'article 16 du règlement (CEE) n° 2423/88.
- (2) Trois des demandes introduites par Amroh BV concernaient des marchandises importées de mai à juillet 1992, période déjà couverte par une autre décision de la Commission ⁽⁴⁾ relative à des demandes de remboursement de droits antidumping perçus sur les importations de certains lecteurs de disques compacts originaires du Japon. Cette décision, qui accordait un remboursement jusqu'à concurrence de 16,9 % de la valeur utilisée par les autorités compétentes pour calculer le montant du droit antidumping, devrait également s'appliquer à ces trois transactions, puisque leur prise en consi-

dération n'a aucune incidence sur la marge effective de dumping pour la période considérée.

- (3) La Commission a décidé de traiter les autres demandes, portant sur des importations effectuées entre février et juin 1993, en suivant les règles relatives aux demandes récurrentes prévues au point I. 4 de l'avis de la Commission concernant la restitution des droits antidumping ⁽⁵⁾. Les informations nécessaires pour examiner le bien-fondé des demandes ont été fournies pour la période allant du 21 décembre 1992 au 20 juin 1993 inclus et envoyées directement à la Commission par la société Accuphase Laboratory à la requête des demanderes.
- (4) La Commission a recherché et vérifié toutes les informations qu'elle a jugées nécessaires à l'examen des demandes de remboursement.
- (5) Les demanderes ont été informées des résultats de l'examen de leurs demandes. Un délai raisonnable leur a été accordé pour leur permettre de présenter leurs observations concernant les informations ci-dessus; le cas échéant, il en a été dûment tenu compte.
- II. PRODUIT CONSIDÉRÉ
- (6) La définition du produit considéré est identique à celle contenue dans le règlement (CEE) n° 112/90, modifié par le règlement (CEE) n° 819/92 ⁽⁶⁾. Les produits considérés sont des lecteurs de disques compacts relevant des codes NC ex 8519 31 00, ex 8519 39 00, ex 8519 99 10, ex 8520 31 90, ex 8520 39 10, ex 8520 30 90 et ex 8527 31 91 (codes Taric: 8519 31 00*10, 8519 39 00*10, 8519 99 10*10, 8520 31 90*30, 8520 39 10*10, 8520 39 90*10 et 8527 31 91*10 ⁽⁷⁾), ci-après dénommés «LDC».

⁽⁵⁾ JO n° C 266 du 22. 10. 1986, p. 2.⁽⁶⁾ JO n° L 87 du 2. 4. 1992, p. 1.⁽⁷⁾ Appareils autonomes de reproduction du son à système de lecture optique par faisceau laser, ayant des dimensions extérieures d'au moins 216 × 45 × 150 mm, équipés pour recevoir au maximum dix disques compacts, y compris des appareils de reproduction du son qui peuvent être intégrés dans une chaîne, mais sont néanmoins susceptibles de fonctionner seuls, séparément de la chaîne, au moyen de leurs propres commandes et dispositif d'alimentation, fonctionnant sur le secteur alimenté en courant alternatif d'une tension généralement fixée à 110/120/220/240 volts et incapables de fonctionner avec du courant continu de 12 volts ou moins.⁽¹⁾ JO n° L 209 du 2. 8. 1988, p. 1.⁽²⁾ JO n° L 66 du 10. 3. 1994, p. 10.⁽³⁾ JO n° L 13 du 17. 1. 1990, p. 21.⁽⁴⁾ JO n° L 150 du 22. 6. 1993, p. 44.

III. CONCLUSIONS RELATIVES AU REMBOURSEMENT

A. Bien-fondé de la demande

(7) L'article 16 paragraphe 1 du règlement (CEE) n° 2423/88 laisse à l'importateur qui a acquitté des droits antidumping et qui demande un remboursement le soin de prouver que les droits perçus dépassent la marge de dumping calculée pour la période de référence. Cette marge effective de dumping doit être, dans la mesure du possible, calculée selon la même méthode que celle utilisée au cours de l'enquête initiale.

(8) La Commission a considéré que les informations fournies par les sociétés demanderesse et l'exportateur concernant la valeur normale et les prix à l'exportation des différents modèles de LDC étaient suffisantes pour calculer correctement la marge de dumping effective moyenne pondérée.

1. Valeur normale

(9) L'un des modèles de LDC produits par la société Accuphase Laboratory a été vendu sur le marché intérieur en quantité suffisante pour être représentatif et à des prix permettant de couvrir tous les coûts raisonnablement supportés au cours d'opérations commerciales normales. En conséquence, la valeur normale a été établie sur la base des prix moyens pondérés, nets de tous rabais ou de toutes remises, pratiqués pour ce modèle de LDC.

Pour les autres modèles, la valeur normale a été construite conformément à l'article 2 paragraphe 3 point b) ii) du règlement (CEE) n° 2423/88.

2. Prix à l'exportation

(10) Comme la société Accuphase Laboratory a vendu les LDC directement à des importateurs indépendants dans la Communauté, les prix à l'exportation ont été déterminés sur la base des prix nets effectivement payés ou à payer pour les produits vendus à l'exportation vers la Communauté.

3. Comparaison

(11) Aux fins d'une comparaison équitable de la valeur normale et du prix à l'exportation et conformément à l'article 2 paragraphes 9 et 10 du règlement (CEE) n° 2423/88, la Commission a tenu compte des différences affectant la comparabilité des prix, lorsqu'il a été possible de démontrer d'une manière satisfaisante l'existence d'un lien direct entre ces dernières et les ventes considérées. Des ajustements ont été opérés, notamment pour tenir compte des frais de transport, d'assurance, de manutention et de rémunération des vendeurs. Toutes les comparaisons ont été effectuées au même stade commercial et au niveau départ usine.

(12) En ce qui concerne les différences en matière de coûts de garantie, la Commission a établi que l'ajustement demandé pour tenir compte de leur niveau sur le marché intérieur reposait en partie sur des opérations non couvertes par la période d'enquête. En conséquence, la Commission a calculé les coûts moyens pour ce poste sur l'ensemble des ventes de LDC autonomes effectuées au cours de la période considérée et a ajusté la valeur normale sur cette base.

(13) Les ajustements demandés pour frais financiers et commissions n'ont été opérés que lorsqu'ils ont été suffisamment étayés.

(14) La société Accuphase Laboratory a également fait une demande pour les frais de promotion des ventes. Toutefois, l'article 2 paragraphe 10 point c) du règlement (CEE) n° 2423/88 ne prévoit pas d'ajustement pour les différences dans ces dépenses, qui ne sont pas directement liées aux ventes considérées, puisqu'elles n'affectent pas la comparabilité des prix. En conséquence, cette demande a été rejetée.

4. Marge de dumping

(15) Pour la période de référence concernée, la Commission a comparé la valeur normale moyenne pondérée de chaque modèle de LDC, départ usine, avec le prix à l'exportation départ usine demandé par la société Accuphase Laboratory pour chacun des lots vendus à l'exportation vers la Communauté au cours de la même période. La Commission a constaté que la marge moyenne de dumping au cours de la période considérée était inférieure au droit institué pour ce producteur par le règlement (CEE) n° 112/90. La Commission a constaté que la marge de dumping moyenne pondérée, exprimée en pourcentage de la valeur caf totale, était de 15,7% pour la période considérée. En conséquence, les sociétés demanderesse ont prouvé que les droits perçus à un taux de 32% dépassent la marge effective de dumping pour la période concernée.

B. Montants à rembourser

(16) Les montants à rembourser aux sociétés demanderesse, représentant la différence entre le droit perçu et la marge effective de dumping, correspondent à 16,3% (32% — 15,7%) de la valeur utilisée par les autorités compétentes pour calculer le niveau du droit antidumping.

(17) Pour les opérations visées au considérant 2, les montants à rembourser correspondant à 16,9% de la valeur utilisée par les autorités compétentes pour calculer le niveau du droit antidumping.

- (18) Les sociétés demandereses ont été informées des résultats de cette enquête et n'ont formulé aucun commentaire. La Commission a informé les États membres et donné son avis sur la question. Aucun État membre n'a formulé d'objection,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Il est fait droit aux demandes de remboursement de droits antidumping présentées par les sociétés Amroh BV et PIA Hifi Vertriebs-GmbH jusqu'à concurrence de 16,3 % de la valeur utilisée par les autorités compétentes pour calculer le montant du droit antidumping pour les importations effectuées entre le 21 décembre 1992 et le 20 juin 1993.

Il est fait droit aux demandes de remboursement de droits antidumping présentées par la société Amroh BV jusqu'à concurrence de 16,9 % de la valeur utilisée par les autorités compétentes pour calculer le montant du droit antidumping pour les importations effectuées entre les mois de mai et juillet 1992.

Article 2

Les montants indiqués à l'article 1^{er} sont remboursés respectivement par les autorités néerlandaises et allemandes.

Article 3

Les destinataires de la présente décision sont le royaume des Pays-Bas, la république fédérale d'Allemagne et les sociétés demandereses suivantes:

- Amroh BV, Hogeweyselaan 227, 1382 JL Weesp, Pays-Bas,
- PIA Hifi Vertriebs-GmbH, Rosenweg 6, 64331 Weiterstadt, Allemagne.

Fait à Bruxelles, le 21 décembre 1994.

Par la Commission

Leon BRITTAN

Membre de la Commission