

Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

► **B** **REGULAMENTUL (CEE) NR. 1017/68 AL CONSILIULUI**
din 19 iulie 1968

privind aplicarea regulilor de concurență transporturilor feroviare, rutiere și pe căile navigabile interioare

(JO L 175, 23.7.1968, p. 1)

Astfel cum a fost modificat prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
► M1	Regulamentul (CE) nr. 1/2003 al Consiliului din 16 decembrie 2002	L 1	1	4.1.2003

Astfel cum a fost modificat prin:

► A1	Actul de aderare a Danemarcei, a Irlandei și a Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord	L 73	14	27.3.1972
► A2	Actul de aderare a Greciei	L 291	17	19.11.1979
► A3	Actul de aderare a Austriei, a Suediei și a Finlandei	C 241	21	29.8.1994
► A4	Actul privind condițiile de aderare la Uniunea Europeană a Republicii Cehe, a Republicii Estonia, a Republicii Cipru, a Republicii Letonia, a Republicii Lituania, a Republicii Ungare, a Republicii Malta, a Republicii Polone, a Republicii Slovenia și a Republicii Slovace și adaptările tratatelor pe care se întemeiază Uniunea Europeană	L 236	33	23.9.2003

NB: Această versiune consolidată conține referiri la unitatea de cont europeană și/sau la ECU, care trebuie interpretate ca referiri la moneda euro, începând cu 1 ianuarie 1999 — Regulamentul (CEE) nr. 3308/80 al Consiliului (JO L 345, 20.12.1980, p. 1) și Regulamentul (CE) nr. 1103/97 al Consiliului (JO L 162, 19.6.1997, p. 1).

**REGULAMENTUL (CEE) NR. 1017/68 AL CONSILIULUI****din 19 iulie 1968****privind aplicarea regulilor de concurență transporturilor feroviare,
rutiere și pe căile navigabile interioare**

CONSILIUL COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Economice Europene, în special articolele 75 și 87,

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Parlamentului European ⁽¹⁾,având în vedere avizul Comitetului Economic și Social ⁽²⁾,

întrucât Regulamentul Consiliului nr. 141 ⁽³⁾ privind exceptarea transporturilor de la aplicarea Regulamentului nr. 17 prevede că respectivul Regulament nr. 17 ⁽⁴⁾ nu se aplică acordurilor, deciziilor și practicilor concertate din domeniul transporturilor care au ca efect să fixeze tarife și condiții de transport, să limiteze și controleze prestarea de activități de transport sau să împartă piețele transporturilor, precum nici pozițiilor dominante, în sensul articolului 86 din tratat, privind piețele transporturilor;

întrucât, pentru transporturile feroviare, rutiere și pe căile navigabile interioare, Regulamentul nr. 1002/CEE ⁽⁵⁾ prevede că exceptarea nu se aplică după data de 30 iunie 1968;

întrucât stabilirea regulilor de concurență pentru transporturile feroviare, rutiere și pe căile navigabile interioare face parte din politica comună de transport și din politica economică generală;

întrucât, atunci când se stabilesc regulile de concurență pentru aceste domenii, trebuie să se țină seama de caracteristicile distinctive ale transporturilor;

întrucât, deoarece regulile de concurență pentru transporturi fac derogare de la regulile generale de concurență, trebuie să li se asigure întreprinderilor posibilitatea de a cunoaște regulile care se aplică fiecărui caz în parte;

întrucât, odată cu introducerea unui sistem de reguli de concurență în sectorul transporturilor, se dorește ca aceste reguli să se aplice în mod egal finanțărilor comune sau achizițiilor comune de echipamente pentru transporturi, pentru exploatarea în comun a serviciilor de către anumite grupuri de întreprinderi și, de asemenea, anumitor operațiuni legate de transporturile feroviare, rutiere și pe căile navigabile interioare ale furnizorilor de servicii auxiliare transporturilor;

întrucât, pentru ca între statele membre comerțul să nu fie afectat sau concurența din cadrul pieței comune să nu fie denaturată, trebuie interzise, în principiu, pentru cele trei moduri de transport specificate mai sus, toate acordurile între întreprinderi, deciziile de asociere între întreprinderi și practicile concertate între întreprinderi, precum și toate cazurile de abuz de poziție dominantă în cadrul pieței comune ce ar putea avea astfel de efecte;

întrucât unele tipuri de acorduri, decizii și practici concertate în domeniul transporturilor al căror obiect și efect este doar aplicarea îmbunătățirilor tehnice sau realizarea cooperării tehnice pot fi exceptate de la această interdicție care privește acordurile restrictive, întrucât contribuie la îmbunătățirea productivității; întrucât, în lumina experienței care rezultă din aplicarea prezentului regulament, în baza

⁽¹⁾ JO 205, 11.12.1964, p. 3505/64.

⁽²⁾ JO 103, 12.6.1965, p. 1792/65.

⁽³⁾ JO 124, 28.11.1962, p. 2751/62.

⁽⁴⁾ JO 13, 21.2.1962, p. 204/62.

⁽⁵⁾ JO 306, 16.12.1967, p. 1.

▼B

unei propuneri a Comisiei, Consiliul poate modifica lista acestor tipuri de acorduri;

întrucât, pentru a stimula îmbunătățirea structurii, uneori prea dispersate, a industriei în domeniul transporturilor rutiere și pe căile navigabile interioare, trebuie exceptate de la interdicția care privește acordurile restrictive și acele acorduri, decizii și practici concertate care prevăd crearea și funcționarea unor grupuri de întreprinderi din aceste două sectoare ale transporturilor al căror obiectiv este efectuarea de activități de transport, inclusiv finanțarea comună sau achiziționarea comună de echipamente de transport pentru prestarea de servicii în comun; întrucât o astfel de exceptare generală poate fi acordată numai cu condiția ca în total capacitatea de transport a unui grup să nu depășească nivelul maxim fixat, iar capacitatea individuală a întreprinderilor aparținând grupului să nu depășească anumite limite stabilite pentru ca nici una dintre întreprinderi să nu poată deține o poziție dominantă în cadrul grupului; întrucât Comisia trebuie să aibă totuși puterea de a interveni dacă în anumite cazuri aceste acorduri pot avea efecte incompatibile cu condițiile în care un acord restrictiv poate fi recunoscut drept legal și pot constitui un abuz în ceea ce privește exceptarea; întrucât, cu toate acestea, faptul că un grup are o capacitate totală de transport mai mare decât nivelul maxim fixat sau nu poate solicita exceptarea generală din cauza capacității individuale a întreprinderilor aparținând grupului nu împiedică prin el însuși un grup să realizeze un acord, o decizie sau o practică concertată legale dacă acestea îndeplinesc condițiile prevăzute în acest sens de prezentul regulament;

întrucât, atunci când un acord, o decizie sau o practică concertată contribuie la îmbunătățirea calității serviciilor de transport sau la promovarea unei mai mari continuități și stabilități în satisfacerea necesităților de transport pe piețele unde cererea și oferta sunt supuse fluctuațiilor temporar, ori la creșterea productivității întreprinderilor sau la încurajarea progresului tehnic sau economic, trebuie să fie posibilă neaplicarea interdicției cu condiția ca, totuși, întotdeauna acordul, decizia sau practica concertată să țină seama în mod corect de interesele utilizatorilor transporturilor și să nu impună întreprinderilor implicate nici o restricție care nu este indispensabilă pentru atingerea obiectivelor de mai sus și nici să nu fie posibil ca aceste întreprinderi să elimine concurența de pe un segment substanțial al pieței respective a transporturilor, având în vedere concurența modurilor alternative de transport;

întrucât este de dorit ca, până în momentul când Consiliul, acționând pentru promovarea politicii comune de transport, introduce măsurile corespunzătoare pentru a asigura o piață stabilă a transporturilor și cu condiția ca acesta să fi constat că există o situație de criză, să autorizeze, pentru piața respectivă, astfel de acorduri, atunci când este nevoie de ele, pentru a reduce perturbările rezultate din structura pieței transporturilor;

întrucât, cu privire la transporturile feroviare, rutiere și pe căile navigabile interioare, este de dorit ca statele membre să nu adopte și să nu mențină în vigoare măsuri contrare prezentului regulament referitoare la întreprinderile de drept public sau la întreprinderile cărora le acordă drepturi speciale sau exclusive; întrucât se dorește, de asemenea, ca întreprinderile cărora li se încredințează exploatarea de servicii de importanță economică generală să facă obiectul dispozițiilor prezentului regulament în măsura în care aplicarea acestora nu obstrucționează, în drept sau în fapt, îndeplinirea sarcinilor specifice atribuite acestora, sub permanenta rezervă ca dezvoltarea comerțului să nu fie afectată într-o măsură care contravine intereselor Comunității; întrucât Comisia trebuie să aibă puterea de a verifica aplicarea acestor principii și de a adresa statelor membre directivele sau deciziile corespunzătoare în acest sens;

întrucât regulile detaliate de aplicare a principiilor de bază ale prezentului regulament trebuie să fie întocmite astfel încât acestea să asigure nu numai supravegherea eficientă prin simplificarea administrării

▼B

într-o cât mai mare măsură, ci și să răspundă nevoii întreprinderilor de siguranță juridică;

întrucât întreprinderile sunt în primul rând cele care trebuie să stabilească dacă efectele predominante ale acordurilor, deciziilor sau practicilor concertate între ele reprezintă o restricționare a concurenței sau avantaje economice acceptabile ca justificare pentru o astfel de restricționare și să decidă în consecință, pe propria răspundere, în ceea ce privește ilegalitatea sau legalitatea acestor acorduri, decizii sau practici concertate;

întrucât întreprinderilor trebuie să li se permită să încheie sau să aplice acorduri fără a le declara; întrucât acest lucru expune respectivele acorduri la riscul de a fi declarate nule cu efect retroactiv în cazul în care sunt examinate, ca urmare a unei plângeri sau la inițiativa Comisiei, dar nu împiedică declararea acestora în mod retroactiv ca fiind legale în cazul unei astfel de examinări ulterioare;

întrucât întreprinderile pot, totuși, în anumite cazuri, să dorească asistența autorităților competente pentru a se asigura că acordurile, deciziile sau practicile concertate sunt în conformitate cu regulile aplicabile; întrucât în acest sens trebuie să existe la dispoziția întreprinderilor o procedură prin care să poată înainta cererile Comisiei, iar un rezumat al fiecărei cereri de acest gen să fie publicat în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*, permițând oricărui terți interesat să înainteze comentarii asupra acordurilor respective; întrucât, în absența vreunei plângeri din partea statelor membre sau a terților interesați și dacă Comisia nu notifică solicitanții în termenul fixat în legătură cu existența unor îndoieli serioase privind legalitatea respectivului acord, acel acord trebuie considerat exceptat de la interdicție pentru perioada de timp deja scursă și pentru o perioadă de încă trei ani;

întrucât, având în vedere caracterul excepțional al acordurilor necesare pentru a reduce perturbările rezultate din structura pieței transporturilor, după ce Consiliul stabilește că există o situație de criză, întreprinderilor care doresc să obțină autorizația pentru un astfel de acord trebuie să li se solicite să notifice acest lucru Comisiei; întrucât autorizarea de către Comisie trebuie să aibă efect numai începând cu data la care s-a decis să fie acordată; întrucât perioada de valabilitate a acestei autorizări nu trebuie să depășească trei ani de la declararea stării de criză de către Consiliu; întrucât reînnoirea deciziei trebuie să depindă de reînnoirea declarării situației de criză de către Consiliu; întrucât, în orice situație, autorizarea trebuie să-și înceteze valabilitatea la cel mult șase luni de la punerea în aplicare de către Consiliu a măsurilor necesare pentru a asigura stabilitatea pieței transporturilor care face obiectul acordului;

întrucât, pentru a asigura o aplicare uniformă în cadrul pieței comune a regulilor concurenței pentru transporturi, trebuie să se întocmească reguli prin care Comisia, acționând în legătură strânsă și permanentă cu autoritățile competente ale statelor membre, să poată să ia măsurile necesare pentru aplicarea regulilor de concurență;

întrucât în acest scop Comisia trebuie să se bucure de cooperarea autorităților competente ale statelor membre și să fie împuternicită pe întreg teritoriul pieței comune să solicite informațiile și să realizeze investigațiile necesare pentru a aduce la lumină orice acord, decizie sau practică concertată interzisă prin prezentul regulament sau orice abuz de poziție dominantă interzis prin prezentul regulament;

întrucât dacă, la aplicarea regulamentului într-un caz special, un stat membru consideră că este implicată o chestiune de principiu privind politica comună de transport, astfel de chestiuni de principiu trebuie să poată fi examinate de către Consiliu; întrucât orice chestiuni generale referitoare la aplicarea politicii concurenței în domeniul transporturilor trebuie să poată fi adresate Consiliului; întrucât trebuie prevăzută o procedură care să asigure că orice decizie de aplicare a prezentului regulament într-un caz particular va fi luată de către Comisie numai după ce chestiunile de principiu au fost examinate de

▼B

Consiliu și în lumina orientărilor politicii care rezultă din această examinare;

întrucât, pentru a-și îndeplini obligația de a se asigura că se aplică dispozițiile prezentului regulament, Comisia trebuie să fie împuternicită să adreseze întreprinderilor sau asociațiilor de întreprinderi recomandări și decizii în scopul încetării încălcării dispozițiilor prezentului regulament prin care sunt interzise anumite acorduri, decizii sau practici;

întrucât respectarea interdicțiilor prevăzute în prezentul regulament și îndeplinirea obligațiilor impuse întreprinderilor și asociațiilor de întreprinderi prin prezentul regulament trebuie asigurate prin intermediul amenzilor și al daunelor cominatorii;

întrucât întreprinderilor implicate trebuie să li se acorde dreptul de a fi audiate de către Comisie, terților ale căror interese pot fi afectate de o decizie trebuie să li se dea în prealabil posibilitatea de a-și înainta comentariile și trebuie să se asigure o publicitate largă cu privire la deciziile adoptate;

întrucât, în conformitate cu articolul 172, este de dorit să se confere Curții de Justiție competență nelimitată cu privire la deciziile prin care Comisia impune amenzi sau daune cominatorii;

întrucât este indicat să se amâne cu șase luni, în ceea ce privește acordurile, deciziile și practicile concertate existente la data publicării prezentului regulament în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*, intrarea în vigoare a interdicției prevăzute de regulament, pentru a înlesni întreprinderilor adaptarea activităților la dispozițiile acestuia;

întrucât, ca urmare a discuțiilor cu țările terțe semnatare ale Convenției revizuite privind navigația pe Rin și într-un termen corespunzător de la încheierea respectivelor discuții, toate dispozițiile prezentului regulament ar trebui modificate în mod corespunzător în lumina obligațiilor care decurg din Convenția revizuită privind navigația pe Rin;

întrucât regulamentul ar trebui modificat, după cum este necesar, prin prisma experienței dobândite într-o perioadă de trei ani; întrucât va fi în special de dorit să se aibă în vedere dacă, în lumina evoluției politicii comune în domeniul transporturilor în decursul acelei perioade, obiectul prezentului regulament trebuie extins la acele acorduri, decizii și practici concertate și cazuri de abuz de poziție dominantă care nu afectează comerțul dintre statele membre,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Dispoziție de fond

Dispozițiile prezentului regulament în domeniul transporturilor feroviare, rutiere și pe căile navigabile interioare se aplică pe de o parte tuturor acordurilor, deciziilor și practicilor concertate care au ca obiect sau efect să fixeze tarife și condiții de transport, să limiteze sau controleze prestarea serviciilor de transport, să împartă piețele transporturilor, modul de aplicare a îmbunătățirilor tehnice sau cooperării tehnice ori finanțările comune sau achiziționarea în comun de echipamente sau materiale de transport atunci când astfel de activități sunt direct legate de prestarea serviciilor de transport și sunt necesare pentru prestarea în comun a serviciilor de către un grup de întreprinderi de transporturi rutiere și pe căile navigabile interioare, în sensul articolului 4, precum și abuzului de poziție dominantă pe piața transporturilor. Aceste dispoziții se aplică și activității prestatorilor de servicii auxiliare transporturilor care au ca obiect sau efect unul dintre cele enumerate mai sus.

▼B*Articolul 3***Excepția acordurilor tehnice**

- (1) ►**M1** Interdicția prevăzută la articolul 81 alineatul (1) din tratat ◀ nu se aplică acordurilor, deciziilor sau practicilor concertate al căror obiect și efect este aplicarea de îmbunătățiri tehnice sau realizarea unei cooperări tehnice prin:
- (a) standardizarea echipamentelor, materialelor, vehiculelor sau instalațiilor fixe;
 - (b) schimbarea sau folosirea în comun, în scopul efectuării de servicii de transport, a personalului, echipamentelor, vehiculelor sau instalațiilor fixe;
 - (c) organizarea și executarea de activități succesive, complementare, de substituție sau combinate, stabilirea și fixarea de tarife și condiții de transport pentru aceste activități, inclusiv tarife competitive speciale;
 - (d) utilizarea celor mai logice rute din punct de vedere funcțional pentru rute cu un singur mijloc de transport;
 - (e) coordonarea orarelor de transport pentru rutele de legătură;
 - (f) gruparea trimiterilor izolate;
 - (g) stabilirea de reguli uniforme în ceea ce privește structura tarifelor și termenii de aplicare a acestora, cu condiția ca aceste reguli să nu prevadă tarifele și condițiile de transport.
- (2) Comisia înaintează propuneri Consiliului, acolo unde este cazul, în vederea extinderii sau reducerii listei de la alineatul (1).

*Articolul 4***Excepția grupurilor de întreprinderi mici și mijlocii**

- (1) ►**M1** Acordurile, deciziile și practicile concertate prevăzute la articolul 81 alineatul (1) din tratat ◀ sunt exceptate de la interdicția din articolul respectiv dacă scopul acestora este:

- constituirea și funcționarea grupurilor de întreprinderi de transport rutier sau pe căile navigabile interioare în vederea desfășurării de activități de transport;
- finanțarea în comun sau achiziționarea în comun de echipamente și materiale pentru transporturi, atunci când aceste activități sunt direct legate de prestarea de servicii de transport și sunt necesare pentru activitățile în comun ale grupurilor menționate anterior,

întotdeauna cu condiția ca, în total, capacitatea de transport a oricărui grup să nu depășească:

- 10 000 tone metrice în cazul transporturilor rutiere;
- 500 000 tone metrice în cazul transporturilor pe căile navigabile interioare.

Capacitatea individuală a fiecărei întreprinderi ce aparține unui grup nu trebuie să depășească 1 000 tone metrice în cazul transporturilor rutiere sau 50 000 tone metrice în cazul transporturilor pe căile navigabile interioare.

▼M1

- (2) În cazul în care punerea în aplicare a acordurilor, deciziilor sau practicilor concertate prevăzute la alineatul (1) produce, într-o cauză dată, efecte incompatibile cu condițiile prevăzute la articolul 81 alineatul (3) din tratat, întreprinderile sau asociațiile de întreprinderi pot fi obligate să înceteze aceste efecte.

▼ M1▼ B*Articolul 13***Durata de valabilitate și revocarea deciziilor de aplicare a dispozițiilor articolului 5**▼ M1▼ B

(3) Comisia poate revoca sau modifica decizia sau poate interzice anumite acțiuni specifice ale părților:

- (a) dacă oricare dintre faptele care au fost esențiale în luarea deciziei a suferit o modificare;
- (b) dacă părțile încalcă oricare dintre obligațiile ce însoțesc decizia;
- (c) dacă decizia se bazează pe informații incorecte sau a fost obținută în mod fraudulos;
- (d) dacă părțile abuzează de exceptarea de la dispozițiile articolului 2 care le-a fost acordată prin decizie.

În cazurile care intră sub incidența literelor (b), (c) sau (d), decizia poate fi revocată cu efect retroactiv.

▼ M1▼ B*Articolul 30***Intrarea în vigoare, acorduri existente**

- (1) Prezentul regulament intră în vigoare la data de 1 iulie 1968.

▼ M1▼ B*Articolul 31***Revizuirea regulamentului**

(1) În termen de șase luni de la încheierea discuțiilor cu țările terțe semnatare ale Convenției revizuite privind navigația pe Rin, Consiliul, la propunerea Comisiei, aduce prezentului regulament toate modificările care se dovedesc necesare în conformitate cu obligațiile care decurg din Convenția revizuită privind navigația pe Rin.

(2) Comisia înaintează Consiliului, până la 1 ianuarie 1971, un raport general privind aplicarea prezentului regulament și, până la 1 iulie 1971, o propunere de regulament care să aducă modificările necesare prezentului regulament.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.