

Communication de la Commission réalisée conformément aux dispositions de l'article 12, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 1017/68 du Conseil ⁽¹⁾ relative à un accord entre entreprises ferroviaires pour le transport ferroviaire de véhicules automobiles neufs (affaire IV/D2/36.535)

(1999/C 146/05)

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

I. Demande

Le 30 mai 1994, la Commission a reçu notification d'un accord pour une durée indéterminée entre treize entreprises ferroviaires instituant une communauté d'intérêts automobiles (CIA). Les parties demandaient à la Commission de constater que l'accord en cause ne contrevenait pas aux dispositions de l'article 81, paragraphe 1, du traité et, dans l'hypothèse où cet article serait violé, demandaient une déclaration de non-applicabilité de l'article 81, paragraphe 1, conformément à l'article 5 du règlement (CEE) n° 1017/68.

Par lettre du 8 septembre 1994, monsieur Karel Van Miert informait la CIA que la Commission avait indiqué son intention, le 7 septembre 1994, de ne pas soulever de doutes sérieux et, donc, que l'accord était exempté pour une période de trois ans.

Le 10 juin 1997, la Commission a reçu notification du même accord. Les parties sont à présent quatorze, après l'adhésion du réseau polonais le 1^{er} janvier 1996. En outre, pour le réseau anglais, Railfreight Distribution Ltd s'est substitué à British Railways. Dans cette seconde notification les parties demandent une nouvelle déclaration de non-applicabilité de l'article 81, paragraphe 1, conformément à l'article 5 du règlement (CEE) n° 1017/68, pour une nouvelle période de trois ans.

II. Les parties à l'accord sont les entreprises ferroviaires suivantes

- Berner Alpenbahn-Gesellschaft, Bern-Lötschberg (BLS),
- Caminhos de Ferro Portugueses (CP),
- Chemins de fer de l'État polonais (PKP),
- Chemins de fer fédéraux suisses (CFF),
- Danske Statsbaner (DSB),
- Deutsche Bahn AG (DB AG),
- Ferrovie dello Stato SpA (FS SpA),
- NV Nederlandse Spoorwegen (NS),
- Österreichische Bundesbahnen (ÖBB),
- Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE),
- Société nationale des chemins de fer français (SNCF),
- Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL),
- Railfreight Distribution Ltd. (RfD),
- Société nationale des chemins de fer belges (SNCB).

III. Résumé de l'accord

La Communauté d'intérêts automobiles (CIA) constitue un accord-cadre de coopération entre les quatorze entreprises susvisées. Entré en vigueur le 14 mars 1989 pour une durée indéterminée, il a été modifié par les conseils de gérance du 10 mars 1994, du 30 octobre 1996 ainsi que du 6 mai 1997. Tout réseau ferroviaire membre de la Communauté des chemins de fer européens, qui est un groupe particulier de l'UIC, peut demander à adhérer à la CIA.

Cet accord concerne le transport ferroviaire international des véhicules automobiles neufs, y compris les véhicules commerciaux, dont le parcours se situe en tout ou en partie sur les lignes d'au moins deux entreprises parties à l'accord.

L'organe de décision de la CIA est le conseil de gérance composé des directeurs commerciaux des entreprises parties à l'accord.

Les principales tâches du conseil de gérance sont:

- la fixation de la politique générale de la CIA et de ses options stratégiques,
- la définition des objectifs de marketing,
- l'approbation, sur la base des propositions du comité des responsables du marché, de la structure tarifaire et des principes généraux la régissant, ainsi que les délégations de pouvoirs pour les accords à passer avec la clientèle,
- la mise en œuvre des tarifs par axe qui sont définis uniquement par les représentants des entreprises ferroviaires directement concernées par chacun de ces axes. Les axes sont l'ensemble des relations reliant deux entreprises ferroviaires membres, étant entendu que plus de deux entreprises peuvent être concernées,
- l'approbation des formules des coefficients pour la répartition des recettes.

La CIA ne réalise directement aucune prestation de transport. Celles-ci relèvent de la compétence des entreprises ferroviaires directement concernées, qui peuvent offrir aux chargeurs un service incluant la fourniture de wagons. Les chargeurs demeurent cependant libres de fournir leurs propres wagons ou de prendre en location des wagons à des propriétaires privés. De plus, les wagons ne sont pas pris en compte dans la structure de répartition de recettes établie dans le cadre de l'accord.

(1) JO L 175 du 23.7.1968, p. 1.

IV. Arguments des parties pour l'octroi d'une exemption

Les parties considèrent que l'accord en cause vise à améliorer la qualité des services fournis et la technique d'organisation des services. L'accord permettrait notamment de proposer aux clients une offre compétitive pour un produit unique et d'améliorer la productivité des transports pour le bénéfice des utilisateurs de transport. Cela aurait été démontré dans les faits car, dans la période 1990-1996, la quantité transportée a augmenté de 37,93 % et, dans le même temps, le prix unitaire a baissé de 22,42 %. L'accord susvisé serait indispensable pour améliorer la qualité des services de transport, car celle-ci nécessiterait une coopération assez généralisée entre les entreprises ferroviaires. Par ailleurs, la directive 91/1440/CE du Conseil ⁽¹⁾ ne reconnaît qu'aux regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires, et non à chacune d'entre elles prise individuellement, les droits d'accès et de transit dans les États membres pour le transport du service en cause.

Les parties considèrent par ailleurs que l'accord en cause n'élimine pas la concurrence pour une partie substantielle du marché de transport international de véhicules automobiles neufs parce que:

- la concurrence entre entreprises ferroviaires qui était possible auparavant sur ledit marché resterait possible dans la même mesure,
- la concurrence entre les entreprises ferroviaires et les entreprises de transport routier serait augmentée,
- la concurrence entre les entreprises de transport routier sur le marché en cause ne serait pas affectée.

V. Cette communication est publiée conformément aux dispositions de l'article 12, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 1017/68

La Commission n'a pas, à ce stade, pris position sur l'applicabilité de l'article 5 du règlement n° 1017/68, de l'article 81, paragraphe 3, du traité et de l'article 53, paragraphe 3, de l'accord sur l'Espace économique européen.

La Commission invite tous les tiers intéressés à lui faire connaître leurs observations dans un délai de trente jours à compter de la présente publication, en les adressant sous la référence CIA, Affaire IV/D2/36.535, à l'adresse suivante:

Commission européennes
Direction générale de la concurrence (DG IV/D2)
Rue de la Loi 200
B-1049 Bruxelles.

⁽¹⁾ JO L 237 du 24.8.1991, p. 25.