



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 28 novembre 2006 (29.11)
(OR. en)**

15948/06

**Dossier interinstitutionnel:
2006/0241 (COD)**

**CODIF 96
CODEC 1427
RC 11
TRANS 311**

PROPOSITION

Origine: Commission européenne

En date du: 28 novembre 2006

Objet: Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil portant application de règles de concurrence aux secteurs des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable
(Version codifiée)

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur, à Monsieur Javier SOLANA, Secrétaire général/Haut Représentant.

Conformément à la méthode approuvée le 10 juin 2003, les délégations sont invitées à communiquer leurs observations sur la proposition de codification avant le 11 janvier 2007.

p.j. : COM(2006)722 final



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 27.11.2006
COM(2006)722 final

2006/0241 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

portant application de règles de concurrence aux secteurs des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable

(Version codifiée)

(présentée par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. Dans le contexte de l'Europe des citoyens, la Commission attache une grande importance à la simplification et à la clarté du droit communautaire afin de le rendre plus lisible et plus accessible au citoyen en lui offrant ainsi des possibilités accrues de faire usage des droits spécifiques qui lui sont conférés.

Mais cet objectif ne pourra être atteint tant que subsistera un trop grand nombre de dispositions qui, ayant été modifiées à plusieurs reprises et souvent de façon substantielle, se trouvent éparpillées en partie dans l'acte originaire et en partie dans les actes modificatifs ultérieurs. Un travail de recherche et de comparaison d'un grand nombre d'actes est ainsi nécessaire pour identifier les dispositions en vigueur.

De ce fait, la clarté et la transparence du droit communautaire dépendent aussi de la codification de la réglementation souvent modifiée.

2. Le 1er avril 1987, la Commission a donc décidé¹ de donner à ses services l'instruction de procéder à la codification de tous les actes législatifs au plus tard après leur dixième modification, tout en soulignant qu'il s'agissait là d'une règle minimale et que, dans l'intérêt de la clarté et de la bonne compréhension de la législation communautaire, les services devaient s'efforcer de codifier les textes dont ils ont la responsabilité à des intervalles encore plus brefs.

3. Les conclusions de la présidence du Conseil européen d'Édimbourg, en décembre 1992, ont confirmé ces impératifs² en soulignant l'importance de la codification qui offre une sécurité juridique quant au droit applicable à un moment donné à propos d'une question donnée.

La codification doit être effectuée dans le strict respect du processus législatif communautaire normal.

Comme aucune modification de substance ne peut être introduite dans les actes qui font l'objet de la codification, le Parlement européen, le Conseil et la Commission ont convenu, par un accord interinstitutionnel du 20 décembre 1994, qu'une procédure accélérée pourrait être utilisée en vue de l'adoption rapide des actes codifiés.

4. L'objet de la présente proposition est de procéder à la codification du règlement (CEE) n° 1017/68 du Conseil du 19 juillet 1968 portant application de règles de concurrence aux secteurs des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable³. Le nouveau règlement se substituera aux divers actes qui y sont incorporés⁴; il en préserve totalement la substance et se borne donc à les regrouper en y apportant les seules modifications formelles requises par l'opération même de codification.

¹ COM(87) 868 PV.

² Voir l'annexe 3 de la partie A desdites conclusions.

³ Effectuée conformément à la communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil – Codification de l'acquis communautaire, COM(2001) 645 final.

⁴ Annexe I de la présente proposition.

5. La présente proposition de codification a été élaborée sur la base d'une consolidation préalable du texte, dans toutes les langues officielles, du règlement (CEE) n° 1017/68 et des actes qui l'ont modifié, effectuée, au moyen d'un système informatique, par l'Office des publications officielles des Communautés européennes. Lorsque les articles ont été renumérotés, la corrélation entre l'ancienne et la nouvelle numérotation est exposée dans un tableau de correspondance qui figure à l'annexe II du règlement codifié.

↓ 1017/68 (adapté)

2006/0241(COD)





Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

portant application de règles de concurrence aux secteurs des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment ses articles  71 
et  83 ,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen¹,

vu l'avis du Comité des régions²

statuant selon la procédure prévue à l'article 251 du traité³,

considérant ce qui suit:

↓

- (1) Le règlement (CEE) n° 1017/68 du Conseil du 19 juillet 1968 portant application de règles de concurrence aux secteurs des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable⁴ a été modifié à plusieurs reprises et de façon substantielle⁵. Il convient, dans un souci de clarté et de rationalité, de procéder à la codification dudit règlement.

¹ JO C [...] du [...], p. [...].

² JO C [...] du [...], p. [...].

³ JO C [...] du [...], p. [...].

⁴ JO L 175 du 23.7.1968, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 2003.

⁵ Voir annexe I.

↓ 1017/68 considérant 3

- (2) Les règles de concurrence applicables aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable constituent l'un des éléments de la politique commune des transports ainsi que de la politique économique générale.

↓ 1017/68 considérant 4

- (3) Il convient que les règles de concurrence applicables à ces secteurs tiennent compte des aspects spéciaux des transports.

↓ 1017/68 considérant 5

- (4) Etant donné que les règles de concurrence pour les transports dérogent aux règles de concurrence générales, il est nécessaire de mettre les entreprises en mesure de savoir quelle est la réglementation applicable dans chaque cas d'espèce.

↓ 1017/68 considérant 6

- (5) Le régime de concurrence pour les transports doit inclure, dans la même mesure, le financement ou l'acquisition en commun de matériel de transport pour l'exploitation en commun de certains groupements d'entreprises, ainsi que certaines opérations des auxiliaires de transport pour les transports par chemin de fer, par route et par voie navigable.

↓ 1017/68 considérant 7

- (6) Afin d'éviter que le commerce entre États membres soit affecté et que la concurrence à l'intérieur du marché intérieur soit faussée, il convient d'interdire en principe, pour les trois modes de transports susvisés, les accords entre entreprises, les décisions d'associations d'entreprises et les pratiques concertées entre entreprises ainsi que l'exploitation abusive d'une position dominante sur le marché intérieur qui pourraient avoir de tels effets.

↓ 1017/68 considérant 8

- (7) Certains types d'accords, décisions et pratiques concertées dans le domaine des transports, qui ont seulement pour objet et pour effet l'application d'améliorations techniques ou la coopération technique, peuvent être soustraits à l'interdiction des ententes étant donné qu'ils contribuent à améliorer la productivité. A la lumière de l'expérience et à la suite de l'application du présent règlement, le Conseil pourra être amené à modifier, sur proposition de la Commission, la liste de ces types d'accords.

↓ 1017/68 considérant 9 (adapté)

- (8) En vue de favoriser une amélioration de la structure parfois trop dispersée de la profession dans les secteurs des transports par route et par voie navigable, il convient également d'exempter de l'interdiction des ententes les accords, décisions et pratiques concertées visant à la création et au fonctionnement de groupements d'entreprises de ces deux modes de transport qui ont pour objet l'exécution d'activités de transport, y inclus le financement ou l'acquisition en commun de matériel de transport pour l'exploitation en commun. Cette exemption de nature globale ne peut être accordée qu'à condition que la capacité totale de chargement d'un groupement ne dépasse pas un maximum fixé et que la capacité individuelle des entreprises adhérant au groupement ne dépasse pas certaines limites établies de manière à éviter que l'une d'entre elles puisse détenir une position dominante à l'intérieur du groupement. La Commission doit cependant avoir la possibilité d'intervenir si, dans un cas déterminé, de tels accords avaient des effets incompatibles avec les conditions prévues pour qu'une entente puisse être reconnue comme licite et constituaient un abus de l'exemption. Néanmoins, le fait pour le groupement de disposer d'une capacité totale de chargement supérieure au maximum fixé ou de ne pas pouvoir bénéficier de l'exemption de nature globale en raison de la capacité individuelle des entreprises adhérant au groupement n'exclut pas, pour autant qu'il puisse constituer un accord, une décision ou une pratique concertée licite dans la mesure où il répond aux conditions exigées à cette fin par le présent règlement.

↓ 1017/68 considérant 14

- (9) Il appartient en premier lieu aux entreprises d'évaluer par elles-mêmes ce qui l'emporte, dans leurs accords, décisions ou pratiques concertées, des effets restrictifs de la concurrence ou des effets économiquement bénéfiques qui sont admis en justification de ces restrictions et, par là, d'apprécier sous leur propre responsabilité le caractère illicite ou licite de ces accords, décisions ou pratiques concertées.

↓ 1017/68 considérant 15

- (10) Il convient, par conséquent, de permettre aux entreprises de conclure et d'appliquer des accords sans avoir à les faire connaître, en les exposant ainsi au risque d'une nullité rétroactive au cas où ces accords viendraient à être examinés sur la base d'une plainte ou d'une saisine d'office de la Commission, mais sans préjudice de la possibilité pour ces accords d'être déclarés licites rétroactivement dans l'hypothèse d'un tel examen a posteriori,

↓ 1017/68

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Champ d'application

Dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, les dispositions du présent règlement s'appliquent aux accords, décisions et pratiques concertées qui ont pour objet ou pour effet la fixation des prix et conditions de transport, la limitation ou le contrôle de l'offre de transport, la répartition des marchés de transport, l'application d'améliorations techniques ou la coopération technique, le financement ou l'acquisition en commun de matériel ou de fournitures de transport directement liés à la prestation de transport pour autant que cela soit nécessaire pour l'exploitation en commun d'un groupement d'entreprises de transport par route ou par voie navigable tel que défini à l'article 3, ainsi qu'aux positions dominantes sur le marché des transports. Ces dispositions s'appliquent également aux opérations des auxiliaires de transport qui ont le même objet ou les mêmes effets que ceux prévus ci-dessus.

↓ 1017/68 Art. 3 (adapté)
→₁ 1/2003 Art. 36, pt. 2

Article 2

Exception légale pour les accords techniques

1. →₁ L'interdiction de l'article 81, paragraphe 1, du traité ← ne s'applique pas aux accords, décisions et pratiques concertées qui ont pour objet et pour effet l'application d'améliorations techniques ou la coopération technique par:

- a) l'application uniforme de normes et de types pour le matériel, les ⊗ fournitures de ⊗ transport, les moyens de transport et les installations fixes;

- b) l'échange ou l'utilisation en commun, pour l'exploitation des transports, du personnel, du matériel, des moyens de transport et des installations fixes;
- c) l'organisation et l'exécution de transports successifs, complémentaires, substitutifs ou combinés ainsi que l'établissement et l'application de prix et conditions globaux pour ces transports, y compris les prix de concurrence;
- d) l'acheminement de transports effectué par un seul mode de transport par les itinéraires les plus rationnels du point de vue de l'exploitation;
- e) la coordination des horaires des transports sur des itinéraires successifs;
- f) le groupement d'envois isolés;
- g) l'établissement de règles uniformes concernant la structure et les conditions d'application des tarifs de transport pour autant qu'elles ne fixent pas les prix et conditions de transport.

2. La Commission saisira, le cas échéant, le Conseil de propositions visant à étendre ou réduire la liste figurant au paragraphe 1.

↓ 1017/68 Art. 4 → ₁ 1/2003 Art. 36, pt. 3 a)

Article 3

Exemption pour les groupements de petites et moyennes entreprises

1. →₁ Les accords, décisions et pratiques concertées visés à l'article 81, paragraphe 1, du traité ←, sont exemptés de l'interdiction édictée par cet article, lorsqu'ils ont pour objet:

- a) la constitution et le fonctionnement de groupements d'entreprises de transport par route ou par voie navigable pour l'exmatériel

↓ 1/2003 Art. 36, pt. 3 b)

2. Si la mise en œuvre d'accords, de décisions ou de pratiques concertées visés au paragraphe 1 entraîne, dans des cas d'espèce, des effets incompatibles avec les conditions prévues à l'article 81, paragraphe 3, du traité, les entreprises et associations d'entreprises peuvent être obligées à mettre fin à ces effets.

↓

Article 4

Abrogation

Le règlement (CEE) n° 1017/68 est abrogé, sauf pour ce qui est de l'article 13, paragraphe 3, qui continue de s'appliquer aux décisions adoptées en vertu de l'article 5 du règlement (CEE) n° 1017/68 avant le 1^{er} mai 2004, jusqu'à la date d'expiration desdites décisions.

Les références faites au règlement abrogé s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe II.

↓ 1017/68 Art. 30

Article 5

Entrée en vigueur, ententes existantes

1. Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

↓ Acte d'adhésion de 2003, p. 344

2. L'interdiction énoncée à l'article 81, paragraphe 1, du traité ne s'applique pas aux accords, décisions et pratiques concertées qui existaient à la date d'adhésion de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède, ou à la date d'adhésion de la République tchèque, de l'Estonie, de Chypre, de la Lettonie, de la Lituanie, de la Hongrie, de Malte, de la Pologne, de la Slovénie et de la Slovaquie, et qui, à la suite de l'adhésion, entrent dans le champ d'application de l'article 81, paragraphe 1, si, dans les six mois qui suivent la date d'adhésion, ils sont modifiés de manière à remplir les conditions prévues par l'article 3 du présent règlement. Toutefois, le présent paragraphe ne s'applique pas aux accords, décisions et pratiques concertées qui, à la date de l'adhésion, relèvent déjà de l'article 53, paragraphe 1, de l'accord EEE.

↓ 1017/68

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le [...]

Par le Parlement européen
Le président
[...]

Par le Conseil
Le président
[...]



ANNEXE I

Partie A

Règlement abrogé avec sa modification

Règlement (CEE) n° 1017/68 du Conseil
(JO L 175 du 23.7.1968, p. 1)

Règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil
(JO L 1 du 4.1.2003, p. 1)

Uniquement l'article 36

Partie B

Modifications successives non abrogées

Acte d'adhésion de 1972

Acte d'adhésion de 1979

Acte d'adhésion de 1994

Acte d'adhésion de 2003

ANNEXE II

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Règlement (CEE) n° 1017/68	Présent règlement
Article 1er	Article 1 ^{er}
Article 3	Article 2
Article 4, paragraphe 1, premier alinéa, première phrase introductive, premier tiret	Article 3, paragraphe 1, premier alinéa, première phrase introductive, point a)
Article 4, paragraphe 1, premier alinéa, première phrase introductive, deuxième tiret	Article 3, paragraphe 1, premier alinéa, première phrase introductive, point b)
Article 4, paragraphe 1, premier alinéa, deuxième phrase introductive, premier tiret	Article 3, paragraphe 1, premier alinéa, deuxième phrase introductive, point i)
Article 4, paragraphe 1, premier alinéa, deuxième phrase introductive, deuxième tiret	Article 3, paragraphe 1, premier alinéa, deuxième phrase introductive, point ii)
Article 4, paragraphe 1, deuxième alinéa	Article 3, paragraphe 1, deuxième alinéa
Article 4, paragraphe 2	Article 3, paragraphe 2
-	Article 4
Article 30, paragraphe 1	Article 5, paragraphe 1
Article 30, paragraphe 3, deuxième alinéa	Article 5, paragraphe 2
Article 31	-
-	Annexe I
-	Annexe II