

II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 24 de febrero de 1993

relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado CEE (IV/34.494 — Estructuras de tarificación en los transportes combinados de mercancías)

(93/174/CEE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea,

Visto el Reglamento (CEE) nº 1017/68 del Consejo, de 19 de julio de 1968, por el que se aplican las normas de la competencia a los sectores de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable⁽¹⁾, modificado por el Acta de adhesión de Grecia,

Visto lo esencial del contenido del acuerdo⁽²⁾ publicado de conformidad con el apartado 3 del artículo 26 del Reglamento (CEE) nº 1017/68,

Previa consulta al Comité consultivo en materia de prácticas restrictivas y de posiciones dominantes en el sector de los transportes,

Considerando lo que sigue :

I. HECHOS

A. Especificidades del sector de los transportes combinados

- (1) En los transportes combinados de mercancías, las empresas ferroviarias sólo comercializan directamente sus prestaciones a los cargadores con carácter excepcional.
- (2) En la mayoría de los casos, la prestación de transporte combinado a los cargadores se comercializa a

través de operadores especializados que pueden ser filiales de las empresas ferroviarias o sociedades independientes.

- (3) Los operadores compran a las empresas ferroviarias un servicio de tracción ferroviaria, que comprende el suministro de la locomotora, así como el acceso a las infraestructuras.
- (4) Hasta el 31 de diciembre de 1992, cada empresa ferroviaria nacional disponía de un monopolio legal total para el suministro de estos servicios en las infraestructuras que posee o cuya utilización exclusiva ha sido concedida por las autoridades nacionales.
- (5) El 1 de enero de 1993 empezó a aplicarse la Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios⁽³⁾. El apartado 2 del artículo 10 de dicha Directiva establece que « a las empresas ferroviarias comprendidas en el ámbito de aplicación del artículo 2 se les concederá el derecho de acceso, en condiciones equitativas, a la infraestructura de los demás Estados miembros a efectos de la explotación de servicios de transportes combinados internacionales de mercancías ».
- (6) En virtud de los artículos 2 y 3 de la Directiva mencionada, deberá entenderse por empresa ferroviaria cualquier empresa establecida o que se establezca en un Estado miembro y que disponga de medios de tracción ferroviaria, quedando entendido que el concepto de tracción no supone necesariamente la propiedad del material de tracción, ni la utilización de su propio personal.

⁽¹⁾ DO nº L 175 de 23. 7. 1968, p. 1.

⁽²⁾ DO nº C 195 de 1. 8. 1992, p. 3.

⁽³⁾ DO nº L 237 de 24. 8. 1991, p. 25.

- (7) De estas disposiciones se deduce que, tras la aplicación de la Directiva 91/440/CEE, las empresas ferroviarias seguirán siendo las únicas empresas autorizadas y capaces de suministrar la tracción ferroviaria.
- (8) Por su parte, los operadores de transporte combinado que no dispongan del estatuto de empresa ferroviaria deberán seguir comprando la tracción ferroviaria exclusivamente a las empresas ferroviarias.
- (9) Cabe señalar que el coste de la tracción ferroviaria representa una parte determinante del precio de venta de la prestación de transporte combinado vendida por los operadores.

B. El mercado de referencia

- (10) El mercado de referencia es el de los servicios ferroviarios suministrados por las empresas ferroviarias a los operadores del transporte combinado. En el marco del presente asunto, los servicios consisten fundamentalmente en el suministro de la tracción ferroviaria, el acceso a la infraestructura ferroviaria y la coordinación internacional de estos servicios entre las diversas empresas ferroviarias que los prestan.

C. El acuerdo sobre las estructuras de tarificación

- (11) A partir de 1989, las empresas ferroviarias miembros del « Comité filial INTERUNIT » de la Unión internacional de ferrocarriles (UIF) iniciaron los trabajos para establecer una estructura de tarificación común para la venta de tracción ferroviaria, tomando como base la unidad de transporte intermodal (UTI), correspondiente a un envío efectuado por el transporte por carretera.
- (12) En 1990, las empresas ferroviarias celebraron un primer acuerdo.
- (13) Dicho acuerdo fue objeto de objeción en el pliego de cargos adoptado por la Comisión el 2 de agosto de 1991 en el sector del transporte combinado de mercancías. La Comisión consideró que dicho acuerdo contravenía las disposiciones del artículo 85 del Tratado debido a, por una parte, su contenido y, por otra, al contexto en el que debía aplicarse.
- (14) El 21 de enero de 1992, las empresas ferroviarias comunicaron a la Comisión un acuerdo modificado de forma sustancial, que constituye jurídicamente

un nuevo acuerdo en virtud de lo dispuesto en el artículo 85.

- (15) Este acuerdo se aplica a la venta de tracción ferroviaria en el ámbito del transporte combinado internacional de mercancías, con excepción de la venta de « tren completo ».
- (16) Las empresas ferroviarias establecieron conjuntamente el « cuadro de coeficientes » que se reproduce en el Anexo y decidieron facturar los gastos accesorios a un tipo al tanto alzado del 1 %.
- (17) El acuerdo tiene una validez de cinco años a partir de la fecha inicial de aplicación, el 1 de marzo de 1992, sin perjuicio de posibles modificaciones de poca importancia.
- (18) La aplicación de la nueva estructura de tarificación debe constituir una « operación blanca », es decir, no debe producir globalmente aumentos o disminuciones de los ingresos de las empresas ferroviarias. Las empresas ferroviarias deben realizar los cálculos oportunos para cerciorarse de que se cumple este principio. En este contexto, podrán efectuarse ajustes en determinadas líneas, si fuera necesario.

II. VALORACIÓN JURÍDICA

A. Disposiciones aplicables

- (19) El artículo 2 del Reglamento (CEE) nº 1017/68 recoge la prohibición incluida en el apartado 1 del artículo 85 del Tratado, de todos los acuerdos entre empresas, las decisiones de asociaciones de empresas y las prácticas concertadas que puedan afectar al comercio entre los Estados miembros y que tengan por objeto o efecto impedir, restringir o falsear el juego de la competencia en el interior del mercado común. El artículo 7 de dicho Reglamento corresponde al apartado 2 del artículo 85 del Tratado, puesto que establece la nulidad de los acuerdos y las decisiones por él prohibidas. Por su parte, el artículo 8 del Reglamento corresponde al artículo 86 del Tratado, que prohíbe la explotación abusiva de posiciones dominantes. Estas disposiciones no modifican el contenido material de los apartados 1 y 2 del artículo 85 y del artículo 86 del Tratado y, por lo tanto, tienen un carácter puramente declaratorio. Dichas disposiciones se incluyeron en el Reglamento (CEE) nº 1017/68 debido a que, en aquel momento, los Estados miembros estaban divididos sobre la cuestión de la aplicabilidad de las normas de la competencia del Tratado al sector de los transportes. Este asunto se resolvió cuando el Tribunal de Justicia declaró que

las normas de competencia también se aplicaban al sector de los transportes⁽¹⁾. Por consiguiente, las referencias efectuadas en adelante a los apartados 1 y 2 del artículo 85 del Tratado sirven también para los artículos 2 y 7 del Reglamento (CEE) nº 1017/68 y las efectuadas al artículo 86 también son válidas para el artículo 8 del Reglamento (CEE) nº 1017/68.

En cuanto a la concesión de exenciones, el artículo 5 del mencionado Reglamento contiene disposiciones que recogen la norma del apartado 3 del artículo 85 del Tratado para el sector del transporte de que se trata. Básicamente, estas disposiciones se inspiran en las disposiciones del apartado 3 del artículo 85 del Tratado. La concesión de exenciones está regulada por las disposiciones del artículo 12 del Reglamento, que establece un procedimiento de oposición.

B. Noción de acuerdo entre empresas

- (20) Las disposiciones de la nueva estructura de tarificación en el transporte combinado fueron definidas y adoptadas por las empresas ferroviarias reunidas en el Comité filial INTERUNIT de la UIF.
- (21) INTERUNIT es un organismo de colaboración entre las empresas europeas de transporte combinado ferrocarril carretera y las empresas ferroviarias que se dedican en Europa al transporte combinado ferrocarril carretera internacional.
- (22) El Comité filial INTERUNIT de la UIF es un comité de trabajo en el que participan las empresas ferroviarias que realizan transportes combinados.
- (23) Por consiguiente, el acuerdo celebrado entre las empresas ferroviarias relativo a la estructura de tarificación común constituye un acuerdo a los efectos del artículo 85 del Tratado.

C. Restricciones de la competencia

- (24) El acuerdo comprende, por una parte, disposiciones relativas a la estructura de los precios de venta y a las modalidades de determinación de éstos y, por otra, una decisión común relativa a los gastos accesorios fijados a tanto alzado en el 1 % del precio total de la tracción ferroviaria.

(1) Véase la sentencia del Tribunal de Justicia de 4 de abril de 1974, Comisión /Francia, asunto 167/73, Rec. 1974, p. 359, puntos 29 y siguientes de los fundamentos y la sentencia de 30 de abril de 1986, Asjes, asuntos 209/84 a 213/84, Rec. 1986, p. 1425, punto 42 de los fundamentos.

- (25) La estructura establecida por las empresas ferroviarias, aunque no se refiere directamente al precio de la tracción, podrá tener no obstante un efecto, por lo menos indirecto, sobre las tarifas.
- (26) A falta de acuerdo entre las empresas interesadas, los operadores podrían negociar con cada empresa unas condiciones posiblemente más interesantes que podrían beneficiar a los usuarios.
- (27) Cada empresa ferroviaria podría adoptar también, por su propia iniciativa, una estructura de tarificación que tuviera por objeto atraer el tráfico que opera en rutas de transporte combinado competidoras.
- (28) Por consiguiente, dicho acuerdo restringe la competencia real entre empresas ferroviarias en rutas de transporte combinado.
- (29) El acuerdo restringe también la competencia potencial que las empresas ferroviarias podrían hacerse a partir del 1 de enero de 1993, al utilizar las oportunidades que ofrece la Directiva 91/440/CEE.
- (30) Las disposiciones del acuerdo entre las empresas ferroviarias relativas a los gastos accesorios se refieren no sólo a la estructura de la tarifa sino también al importe de dichos gastos.
- (31) A falta de un acuerdo para la fijación del importe de estos gastos en el 1 % del coste de la tracción, los operadores podrían negociar con cada empresa y obtener un tipo más ventajoso en función principalmente de los servicios accesorios facilitados por las empresas ferroviarias.
- (32) Asimismo, cada empresa ferroviaria podría variar la cuantía de este porcentaje para colocarse en una situación competitiva más favorable frente a las demás empresas ferroviarias.
- (33) Por consiguiente, el acuerdo entre las empresas ferroviarias para la fijación de un tipo uniforme para los gastos accesorios tiene por efecto restringir la competencia entre estas empresas e infringe las disposiciones del apartado 1 del artículo 85 del Tratado.

D. Efectos sobre el comercio entre Estados miembros

- (34) El acuerdo entre las empresas ferroviarias para establecer una estructura de tarificación común y fijar un tipo uniforme para los gastos accesorios atañe al transporte internacional de mercancías efectuado principalmente entre los Estados miembros.

- (35) Por consiguiente, este acuerdo afecta al comercio entre Estados miembros según lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 85 del Tratado.

**E. Artículo 3 del Reglamento (CEE)
n° 1017/68**

- (36) Del texto de este artículo se deduce que éste se aplica a los acuerdos que tienen por objeto y efecto :

- la aplicación de mejoras técnicas, o
- la cooperación técnica,

entendiéndose que, para alcanzar estos objetivos, las empresas disponen de los medios enumerados en las letras a) y g) de dicho artículo.

En el curso del presente procedimiento, corresponde a la Comisión examinar si el acuerdo para establecer una estructura de tarificación común tiene por objeto aplicar mejoras técnicas o garantizar la cooperación técnica.

- (37) A este respecto, conviene tener en cuenta las informaciones que obran en poder de la Comisión, así como las declaraciones de los representantes de las empresas ferroviarias en el curso del procedimiento.
- (38) De estos dos elementos se deduce que la aplicación de una nueva estructura de tarificación basada en la UTI responde principalmente a dos preocupaciones de las empresas ferroviarias.
- (39) Por una parte, la estructura de tarificación basada en el vagón, que se utilizó anteriormente, favorecía la construcción, por parte de los operadores, de nuevos tipos de vagones destinados a una mejor explotación de dicha estructura de tarificación y a la obtención de un precio de tracción lo más bajo posible.

Por consiguiente, la estructura basada en el vagón fue utilizada por los operadores en ciertos casos como medio para obtener una baja de los precios que las empresas ferroviarias no querían conceder.

La elaboración de una nueva estructura de tarificación basada en la UTI tiene en parte por objeto resolver este problema.

- (40) Por otra parte, las empresas ferroviarias adoptaron en 1989 su estrategia para el desarrollo de sus actividades en el transporte combinado de mercancías. Ahora bien, es evidente que la nueva estructura de tarificación constituye un elemento importante de dicha estrategia para las empresas ferroviarias.
- (41) Por consiguiente, cabe concluir, basándose en estos elementos, que el acuerdo relativo a la nueva estructura de tarificación no tiene únicamente por

objeto la aplicación de mejoras técnicas o la cooperación técnica, sino que pretende principalmente evitar una baja de los ingresos de las empresas ferroviarias y forma parte integrante de su estrategia para el desarrollo de sus actividades en transporte combinado.

- (42) Por otra parte, en cuanto a los efectos del acuerdo, se prevé que la aplicación de la nueva estructura no supondrá en general aumentos o disminuciones de ingresos para las empresas ferroviarias, pero que, no obstante, afectará a los precios de algunos trayectos, así como a los envíos aislados.

- (43) Por consiguiente, cabe concluir que el acuerdo no tiene únicamente por efecto la aplicación de mejoras técnicas o la cooperación técnica, sino que afecta también a los precios de algunos trayectos y de los envíos aislados.

- (44) Además, cabe señalar que no se cumplen las condiciones previstas en la letra g) del apartado 1 del artículo 3 del Reglamento (CEE) n° 1017/68.

- (45) En efecto, en virtud de la letra g) del apartado 1, la prohibición establecida en el artículo 2 del Reglamento (CEE) n° 1017/68 y, por lo tanto, en el apartado 1 del artículo 85 del Tratado, podría, en determinadas condiciones, no aplicarse a los acuerdos relativos a la estructura de tarifas de transporte, siempre que estos acuerdos no fijen los precios ni las condiciones de transporte.

- (46) Ahora bien, el acuerdo entre las empresas ferroviarias relativo a la nueva estructura de tarificación incluye, por una parte, un cuadro de coeficientes de tarificación y, por otra, una decisión de facturar los gastos accesorios a un tipo al tanto alzado del 1 % del importe de la tracción.

- (47) Dicho acuerdo relativo a la fijación del importe de los gastos accesorios no se analiza como un elemento de estructura de tarificación, sino como un acuerdo sobre el precio del transporte, infringiendo las condiciones que establece la letra g) del apartado 1 del artículo 3 del mencionado Reglamento.

- (48) En conclusión, no se cumplen, en el presente caso, las condiciones previstas en el artículo 3 del Reglamento (CEE) n° 1017/68.

**F. Artículo 5 del Reglamento (CEE)
n° 1017/68**

- (49) El acuerdo relativo a la estructura de tarificación común para la venta de tracción ferroviaria por las

empresas ferroviarias cumple las condiciones del artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 1017/68.

a) *Contribución al progreso económico*

- (50) Los operadores del transporte combinado dependen de las empresas ferroviarias para el suministro de tracción ferroviaria. No obstante, en determinados casos, pueden elegir entre varios itinerarios técnicamente sustituibles, en que intervengan empresas ferroviarias diferentes. Por lo tanto, los operadores pueden, en este tipo de situaciones, beneficiarse de la competencia entre las empresas ferroviarias para el suministro de tracción ferroviaria. La existencia de una estructura de tarificación común facilita a los operadores, en general de dimensión reducida, la comparación entre itinerarios y, de este modo, permite aumentar la competencia entre esos itinerarios.
- (51) La presencia de una estructura de tarificación común permite también a los suministradores de tracción establecer con mayor facilidad los precios internacionales lo cual, en determinadas condiciones, puede aumentar la eficacia del transporte combinado frente a la competencia de otros medios de transporte.
- (52) Las disposiciones de la estructura de tarificación pueden influir en la elección del material utilizado por los operadores. Ahora bien, la existencia de una estructura de tarificación común de este tipo, válida durante varios años, garantiza la necesaria estabilidad a las inversiones en material ferroviario de todas las empresas que participan en el transporte combinado de mercancías. La disponibilidad de un material reciente y adaptado es necesaria para garantizar el desarrollo del transporte combinado.
- (53) La fijación de un tipo de gastos accesorios común constituye en principio un acuerdo de tarificación. Sin embargo, en el caso que se está examinando sólo se trata de un elemento totalmente secundario con respecto al precio total. Por otra parte, la fijación de un tipo común, teniendo en cuenta las condiciones específicas del funcionamiento del mercado, puede facilitar las comparaciones de precios entre los diferentes suministradores de tracción ferroviaria.

En líneas generales, estos elementos contribuyen a mejorar la calidad de los servicios de transporte y, en general, a fomentar el progreso económico.

b) *Ventajas para los usuarios*

- (54) Los usuarios del transporte combinado se benefician de la aplicación del acuerdo, ya que mejora la

competencia entre los itinerarios internacionales y entre los operadores, y aumenta las posibilidades de inversión en material ferroviario moderno.

c) *Carácter indispensable de las restricciones de la competencia*

- (55) La Comisión considera que, en general, un acuerdo sobre una estructura de tarificación común no constituye realmente un acuerdo de precios, pero, no obstante, puede tener las mismas consecuencias negativas en el funcionamiento del mercado.

Sin embargo, en el presente caso hay que considerar las condiciones específicas del mercado de que se trata, que se caracteriza principalmente por la obligación de las empresas ferroviarias de cooperar en el transporte internacional de diversas maneras por motivos reglamentarios, pero también técnicos, relacionados con la coexistencia de infraestructuras diferentes y no compatibles entre sí.

En cuanto al acuerdo relativo a la fijación de un tipo común de gastos accesorios, la Comisión considera que este acuerdo, teniendo en cuenta las peculiaridades del sector, puede facilitar las transacciones entre los suministradores de tracción y los operadores, evitando trámites y facturaciones múltiples por importes muy reducidos.

- (56) La situación reglamentaria ha cambiado desde el 1 de enero de 1993, con la aplicación de la Directiva 91/440/CEE, que permite a una empresa ferroviaria explotar en solitario los servicios internacionales relacionados con el transporte combinado.

No obstante, hay que tener en cuenta que las dificultades materiales y la falta de armonización técnica harán necesarias todavía algunas formas de cooperación entre empresas ferroviarias durante un período transitorio.

- (57) Por consiguiente, la Comisión considera que las restricciones de la competencia que resultan de dicho acuerdo son necesarias, al menos durante un período transitorio, teniendo en cuenta la situación específica del mercado de que se trata, para alcanzar los objetivos mencionados.

d) *No eliminación de la competencia*

- (58) Por otra parte, la Comisión considera que el acuerdo entre las empresas ferroviarias no elimina la competencia en una parte sustancial del mercado de que se trata.

- (59) Con excepción del tipo a tanto alzado del 1 % para los gastos accesorios, el acuerdo no se refiere al precio de la tracción ferroviaria, que es fijado por cada empresa ferroviaria de forma autónoma.
- (60) Por consiguiente, la competencia entre los diferentes itinerarios y, por lo tanto, entre las diferentes empresas ferroviarias, seguirá manteniéndose.
- (61) Por otra parte, la competencia entre las empresas ferroviarias debería intensificarse con la aplicación a partir del 1 de enero de 1993, de la Directiva 91/440/CEE.

G. Contexto en el que se aplica el acuerdo

- (62) El contexto en el que dicho acuerdo se aplica es diferente del contexto existente el 2 de agosto de 1991. Las principales modificaciones consisten, por una parte, en la posibilidad para cualquier operador de transporte combinado de intervenir en todos los segmentos del mercado de que se trata sin exclusividad y, por otra, en la voluntad declarada de las empresas ferroviarias de limitar sus acuerdos de tarificación únicamente a cada itinerario internacional.
- (63) Por consiguiente, es evidente que se cumplen las condiciones para la concesión de una exención en virtud de lo dispuesto en el artículo 5 del Reglamento (CEE) n° 1017/68.

H. Modalidades de la exención

- (64) Con arreglo a las disposiciones del artículo 13 del Reglamento (CEE) n° 1017/68, la decisión de exención debe indicar el período para el que se aplica y puede incluir condiciones y obligaciones.
- (65) El acuerdo objeto del presente procedimiento tiene una duración de cinco años. La Comisión considera que se cumplen las condiciones para la concesión de una exención de una duración de cinco años a partir de la fecha inicial de aplicación del acuerdo.
- (66) No obstante, la concesión de dicha exención deberá cumplir ciertas condiciones.
- (67) En cuanto al tipo de remuneración para los gastos accesorios es conveniente que su aplicación sea facultativa y que se establezca una lista precisa de las prestaciones que cubren los gastos accesorios y se transmita a los operadores, así como a la Comisión, que deberá garantizar que la remuneración

percibida corresponde a los servicios prestados realmente.

- (68) La evolución del mercado puede exigir la introducción de pequeñas modificaciones en la estructura de tarificación. No obstante, es necesario, teniendo en cuenta las peculiaridades del sector, que las modificaciones se efectúen previa consulta a los representantes de los operadores y sólo se apliquen tras un preaviso de un año.
- (69) El acuerdo que aquí se examina sólo se refiere al transporte combinado internacional y, por el momento, las empresas ferroviarias se reservan la posibilidad de aplicar estructuras de tarificación diferentes para los transportes nacionales.

Ahora bien, un transporte internacional puede, en determinados casos concretos, constituir una combinación de varios transportes nacionales. En este caso, el precio total de tracción ferroviaria se determinará aplicando varias estructuras de tarificación nacionales diferentes y, por lo tanto, podrá ser diferente del precio que se determine aplicando una única estructura de tarificación internacional.

La constitución de estructuras de tarificación diferentes puede implicar discriminaciones entre diferentes operadores en determinados itinerarios.

- (70) Es, por lo tanto, necesario que se lleven a cabo trabajos por parte de las empresas ferroviarias con el fin de evitar que la coexistencia de estructuras tarifarias diferentes tanto a nivel nacional como a nivel internacional conduzcan a discriminaciones sobre ciertos itinerarios.
- (71) Las empresas ferroviarias que aplican la estructura de tarificación común deben aplicar la misma estructura a cualquier empresa que desee adquirir servicios de tracción ferroviaria, a fin de evitar, en particular, discriminaciones entre operadores.
- (72) El acuerdo que aquí se trata sólo se refiere a la estructura de las tarifas, con excepción de los gastos accesorios. En su aplicación, dicho acuerdo no debe conducir, de forma directa o indirecta, a acuerdos o concertaciones sobre el nivel de las tarifas.
- (73) Una de las ventajas de dicho acuerdo es la de garantizar una cierta estabilidad a los operadores para invertir en material ferroviario. Para ello, es necesario que las empresas ferroviarias que se adhieran al acuerdo sólo puedan desligarse del mismo mediante un preaviso razonable.

- (74) Por último, es conveniente que las empresas ferroviarias velen por que se respete el principio de «operación blanca» y se efectúen reajustes en determinadas rutas si la aplicación de la nueva estructura implica modificaciones de tarificación excesivas,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN :

Artículo 1

De conformidad con el artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 1017/68, las disposiciones del apartado 1 del artículo 85 del Tratado se declaran inaplicables, durante el período comprendido entre el 1 de marzo de 1992 y el 28 de febrero de 1997, al acuerdo relativo a la estructura de tarificación para la venta de la tracción ferroviaria en el transporte combinado internacional de mercancías celebrado por las empresas ferroviarias de la Comunidad.

Artículo 2

La exención prevista en el artículo 1 implicará las obligaciones siguientes :

- a) Las empresas ferroviarias deberán establecer y transmitir a los operadores, así como a la Comisión, a más tardar, el 30 de marzo de 1993, la lista de los gastos accesorios cubiertos por el tipo a tanto alzado del 1 %, quedando entendido que la aplicación de dicho tipo será facultativa.
- b) Cualquier modificación de la estructura de tarificación sólo podrá efectuarse previa consulta a los representantes de los operadores y con un preaviso mínimo de un año.
- c) Las empresas ferroviarias deben asegurarse de que la coexistencia de estructuras tarifarias nacionales y la estructura internacional no conduzca a discriminaciones entre los itinerarios, que tomen todas las medidas necesarias antes del 31 de diciembre de 1993.
- d) Las empresas ferroviarias partes en el acuerdo deberán aplicar la misma estructura de tarificación internacional a cualquier empresa que desee adquirir servicios de tracción ferroviaria.
- e) El acuerdo relativo a la estructura de tarificación no deberá conducir, de forma directa o indirecta, a acuerdos o concertaciones sobre el nivel de las tarifas.
- f) Cada empresa ferroviaria parte en el acuerdo sólo podrá aplicar una estructura de tarificación diferente mediante preaviso de un año.
- g) Las empresas ferroviarias partes en el acuerdo deberán velar por que, en el plazo de un año a partir de la entrada en vigor del acuerdo, se respete el principio de «operación blanca» y se efectúen reajustes en determi-

nadas rutas si la aplicación de la nueva estructura implica modificaciones de tarificación excesivas.

Artículo 3

Los destinatarios de la presente Decisión serán las empresas siguientes :

Société nationale des chemins de fer luxembourgeois
BP 1803

L-1018 Luxembourg

Córas Iompair Éireann

Heuston Station

IRL-Dublin 8

British Railways Board

167/169 Westbourne Terrace

UK-London W2 6JY

Deutsche Bundesbahn

Friedrich-Ebert-Anlage 43-45

D-W-6000 Frankfurt am Main

SNCB

rue de France 85

B-1070 Bruxelles

Caminhos-de-Ferro Portugueses

Avenida da República 66

P-1000 Lisboa

NV Nederlandse Spoorwegen

Moreelsepark

Postbus 2025

NL-3500 HA Utrecht

Renfe

Final Avenida Pío XII

s/n Chamartín

E-Madrid 16

Ente ferrovie dello Stato

Piazza della Croce Rossa 1

I-00161 Roma

SNCF

88, rue Saint-Lazare

F-75009 Paris

DSB

Sølvgade 40

DK-1349 København

Chemins de fer helléniques

1-3 Karolou Street

GR-104 37 Athens

Hecho en Bruselas, el 24 de febrero de 1993.

Por la Comisión

Karel VAN MIERT

Miembro de la Comisión

ANEXO

	$\leq 8 \text{ t}$	$> 8 \text{ t}$ $\leq 16,5 \text{ t}$	$> 16,5 \text{ t}$ $\leq 22 \text{ t}$	$> 22 \text{ t}$ $\leq 33 \text{ t}$	$> 33 \text{ t}$
$\leq 6,15 \text{ m}$	0,37	0,45	0,55	0,75	0,85
6,16 a 7,82 m	0,37	0,50	0,55	0,75	0,85
7,83 a 9,15 m	0,50	0,55	0,75	0,75	0,85
9,16 a 10,90 m	0,65	0,65	0,85	0,85	0,90
10,91 a 13,75 m	0,70	0,75	1	1	1
Semirremolque	0,70	0,75	1	1	1