

I

(Actos cuja publicação é uma condição da sua aplicabilidade)

REGULAMENTO (CE) N.º 1419/2006 DO CONSELHO

de 25 de Setembro de 2006

que revoga o Regulamento (CEE) n.º 4056/86, que determina as regras de aplicação aos transportes marítimos dos artigos 85.º e 86.º do Tratado, e que altera o Regulamento (CE) n.º 1/2003 por forma a tornar o seu âmbito de aplicação extensível aos serviços internacionais de cabotagem e de *tramp*

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o artigo 83.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽²⁾,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Considerando o seguinte:

(1) A aplicação das regras de concorrência ao sector dos transportes marítimos rege-se pelas disposições do Regulamento (CEE) n.º 4056/86 ⁽³⁾ desde 1987. Este regulamento tinha inicialmente duas funções. Em primeiro lugar, continha disposições processuais para a aplicação das regras comunitárias de concorrência ao sector dos transportes marítimos. Em segundo lugar, estabelecia determinadas disposições materiais de concorrência aplicáveis ao sector marítimo, entre as quais uma isenção por categoria para as conferências marítimas que lhes permitia, em

determinadas condições, fixar os preços e regular as capacidades, a exclusão de acordos exclusivamente técnicos do âmbito de aplicação do n.º 1 do artigo 81.º do Tratado e um procedimento aplicável em caso de conflito de legislações internacionais. Não era aplicável aos serviços de transporte marítimo entre portos de um mesmo Estado-Membro (cabotagem) nem aos serviços internacionais por navios de *tramp*.

(2) O Regulamento (CE) n.º 1/2003 do Conselho, de 16 de Dezembro de 2002, relativo à execução das regras de concorrência estabelecidas nos artigos 81.º e 82.º do Tratado ⁽⁴⁾ alterou o Regulamento (CEE) n.º 4056/86 de forma a subordinar os transportes marítimos às regras comuns de execução da legislação de concorrência aplicáveis a todos os sectores a partir de 1 de Maio de 2004, com excepção dos serviços de cabotagem e dos serviços internacionais por navios de *tramp*. Contudo, as disposições materiais de concorrência específicas relativas ao sector marítimo continuam a ser abrangidas pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 4056/86.

(3) A isenção por categoria a favor das conferências marítimas, prevista no Regulamento (CEE) n.º 4056/86, isenta da proibição estabelecida no n.º 1 do artigo 81.º do Tratado os acordos, as decisões e práticas concertadas da totalidade ou de parte dos membros de uma ou mais conferências marítimas que satisfaçam determinadas condições. A justificação para a isenção por categoria a favor das conferências marítimas baseia-se, fundamentalmente, no pressuposto de que as conferências marítimas proporcionam estabilidade, garantindo aos exportadores serviços fiáveis que meios menos restritivos não permitiriam obter. Contudo, um processo de análise aprofundado realizado pela Comissão demonstrou que o transporte marítimo regular não é um caso único, uma vez que a sua estrutura de custos não é substancialmente diferente da de outros sectores. Assim, nada prova que este sector necessita de ser protegido da concorrência.

⁽¹⁾ Parecer emitido em 4 de Julho de 2006 (ainda não publicado no Jornal Oficial).

⁽²⁾ Parecer emitido em 5 de Julho de 2006 (ainda não publicado no Jornal Oficial).

⁽³⁾ JO L 378 de 31.12.1986, p. 4. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão de 2003.

⁽⁴⁾ JO L 1 de 4.1.2003, p. 1. Regulamento alterado pelo Regulamento (CE) n.º 411/2004 (JO L 68 de 6.3.2004, p. 1).

- (4) A primeira condição para beneficiar de uma isenção ao abrigo do n.º 3 do artigo 81.º do Tratado consiste no facto de o acordo restritivo contribuir para melhorar a produção ou a distribuição dos produtos ou para promover o progresso técnico ou económico. No que se refere às eficiências que geram, as conferências deixaram de estar em condições de aplicar a tarifa de conferência embora continuem a fixar taxas e sobretaxas que fazem parte do preço do transporte. Não existem também elementos que comprovem que o sistema de conferência proporciona taxas de frete mais estáveis ou serviços de transporte mais fiáveis do que aconteceria num mercado plenamente concorrencial. Os membros das conferências propõem cada vez mais os seus serviços através de acordos de serviços individuais celebrados com exportadores. Além disso, as conferências não gerem a capacidade de transporte disponível, visto que se trata de uma decisão individual de cada transportador. Nas actuais condições de mercado, a estabilidade dos preços e a fiabilidade dos serviços são alcançadas através de acordos de serviços individuais. Consequentemente, afigura-se que o alegadonexo causal entre as restrições (fixação dos preços e regulação das capacidades) e as alegadas eficiências (serviços fiáveis) é demasiado ténue para satisfazer a primeira condição prevista no n.º 3 do artigo 81.º do Tratado.
- (5) A segunda condição para o benefício da isenção nos termos do n.º 3 do artigo 81.º do Tratado consiste no facto de os consumidores serem compensados pelos efeitos negativos resultantes das restrições da concorrência. No caso de restrições graves, como a fixação horizontal dos preços que ocorre quando a tarifa de conferência é fixada e as taxas e sobretaxas são determinadas conjuntamente, os efeitos negativos são muito graves. Contudo, não foram identificados quaisquer efeitos claramente positivos. Os utilizadores dos serviços de transporte consideram que as conferências favorecem os membros menos eficientes e apelam à sua supressão. As conferências deixaram de satisfazer a segunda condição prevista no n.º 3 do artigo 81.º do Tratado.
- (6) A terceira condição de isenção nos termos do n.º 3 do artigo 81.º do Tratado implica que os acordos restritivos não imponham às empresas em causa quaisquer restrições que não sejam indispensáveis à consecução dos seus objectivos. Os consórcios são acordos de cooperação entre companhias marítimas regulares que não implicam a fixação de preços, sendo, por conseguinte, menos restritivos do que as conferências. Os utilizadores dos serviços de transportes consideram que fornecem serviços marítimos regulares adequados, fiáveis e eficientes. Além disso, nos últimos anos, a utilização de acordos de serviços individuais aumentou significativamente. Por definição, estes acordos de serviços individuais não restringem concorrência e proporcionam vantagens aos exportadores porque permitem serviços especiais adaptados individualmente. Além disso, uma vez que o preço é estabelecido antecipadamente e não flutua durante um período predefinido (normalmente até um máximo de um ano), os contratos de serviços podem contribuir para a estabilidade dos preços. Consequentemente, não se concluiu que as restrições de concorrência autorizadas ao abrigo do Regulamento (CEE) n.º 4056/86 (fixação de preços e regulação das capacidades) sejam indispensáveis para o fornecimento de serviços de transporte marítimo fiáveis aos seus utilizadores, uma vez que tal pode ser alcançado através de meios menos restritivos. Por conseguinte, a terceira condição do n.º 3 do artigo 81.º do Tratado não se encontra preenchida.
- (7) Por último, a quarta condição do n.º 3 do artigo 81.º do Tratado estabelece que a conferência deve continuar a estar sujeita a pressões concorrenciais efectivas. Nas actuais circunstâncias do mercado, as conferências estão presentes em praticamente todas as rotas comerciais importantes e concorrem com transportadores agrupados em consórcios e com companhias marítimas independentes. Embora possa existir concorrência em matéria de preços nas tarifas do frete marítimo devido a um enfraquecimento do sistema das conferências, não existe praticamente qualquer concorrência em matéria de preços a nível das sobretaxas e taxas acessórias. Estas são fixadas pela conferência e frequentemente os transportadores não membros das conferências aplicam o mesmo nível de encargos. Além disso, os transportadores participam em conferências e consórcios na mesma rota, trocando informações comercialmente sensíveis e acumulando os benefícios das isenções por categoria a favor das conferências (fixação de preços e regulação das capacidades) e dos consórcios (cooperação operacional para a prestação de um serviço conjunto). Dado o número crescente de ligações entre transportadores na mesma rota, torna-se extremamente complexo determinar em que medida as conferências estão sujeitas a uma concorrência efectiva a nível interno e externo e tal só poderá ser determinado numa base casuística.
- (8) Por conseguinte, as conferências marítimas não preenchem actualmente as quatro condições cumulativas necessárias para beneficiar de uma isenção ao abrigo do n.º 3 do artigo 81.º do Tratado e a isenção por categoria a favor destas conferências deverá, consequentemente, ser abolida.
- (9) A exclusão da proibição prevista no n.º 1 do artigo 81.º do Tratado para os acordos exclusivamente técnicos e o procedimento aplicado aos eventuais conflitos de legislações são igualmente redundantes. Por conseguinte, tais disposições deverão também ser suprimidas.
- (10) À luz do que precede, o Regulamento (CEE) n.º 4056/86 deverá ser integralmente revogado.

- (11) As conferências marítimas são toleradas em diversas jurisdições. Neste sector, como noutros, o direito da concorrência não é aplicado da mesma forma a nível mundial. Tendo em conta a natureza global do sector dos transportes marítimos regulares, a Comissão deverá tomar as providências antecipadas para antecipar a supressão da isenção relativa à fixação de preços das conferências marítimas em vigor fora da Europa e para manter a isenção a favor da cooperação operacional entre companhias marítimas reunidas em consórcios e alianças, de acordo com as recomendações do secretariado da OCDE em 2002.
- (12) Os serviços de cabotagem e os serviços internacionais por navios de *tramp* foram excluídos das regras de execução dos artigos 81.º e 82.º do Tratado, inicialmente consagradas no Regulamento (CEE) n.º 4056/86 e subsequentemente no Regulamento (CE) n.º 1/2003. Trata-se actualmente dos únicos sectores ainda excluídos das regras de execução da legislação de concorrência comunitária. A inexistência de poderes efectivos de aplicação da legislação relativamente a estes sectores constitui uma anomalia do ponto de vista regulamentar.
- (13) A exclusão dos serviços por navios de *tramp* do Regulamento (CE) n.º 1/2003 baseou-se no facto de as tarifas relativas a estes serviços serem negociadas livremente numa base casuística, em função das condições da oferta e da procura. Contudo, estas condições de mercado estão presentes noutros sectores e as disposições materiais dos artigos 81.º e 82.º do Tratado aplicam-se já a estes serviços. Não foi apresentada nenhuma razão convincente para manter a actual exclusão destes serviços das regras de execução dos artigos 81.º e 82.º do Tratado. Da mesma forma, embora frequentemente os serviços de cabotagem não tenham qualquer impacto sobre o comércio intracomunitário, tal não significa que devam ser excluídos, à partida, do âmbito de aplicação do Regulamento (CE) n.º 1/2003.
- (14) Uma vez que os mecanismos consagrados no Regulamento (CE) n.º 1/2003 são adequados para a aplicação das regras de concorrência a todos os sectores, o âmbito de aplicação desse regulamento deverá ser alterado de forma a incluir os serviços de cabotagem e por navios de *tramp*.
- (15) Por conseguinte, o Regulamento (CE) n.º 1/2003 deverá ser alterado em conformidade.
- (16) Uma vez que é possível que os Estados-Membros tenham de ajustar os seus compromissos internacionais à luz da abolição do sistema de conferências, as disposições do Regulamento (CEE) n.º 4056/86 relativas à isenção por categoria das conferências marítimas deverá continuar a ser aplicável, durante um período transitório, às conferências que satisfaçam as condições previstas no Regulamento (CEE) n.º 4056/86 na data de entrada em vigor do presente regulamento,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (CEE) n.º 4056/86 é revogado.

Contudo, o n.º 3, alíneas b) e c), do artigo 1.º, os artigos 3.º a 7.º, o n.º 2 do artigo 8.º e o artigo 26.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86 continuam a ser aplicáveis às conferências marítimas que satisfaçam as condições previstas no Regulamento (CEE) n.º 4056/86 em 18 de Outubro de 2006, por um período transitório de dois anos a contar dessa data.

Artigo 2.º

O artigo 32.º do Regulamento (CE) n.º 1/2003 é suprimido.

Artigo 3.º

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 25 de Setembro de 2006.

Pelo Conselho

O Presidente

M. PEKKARINEN