

**REGULAMENTO (CE) N.º 906/2009 DA COMISSÃO****de 28 de Setembro de 2009****relativo à aplicação do n.º 3 do artigo 81.º do Tratado a certas categorias de acordos, decisões e práticas concertadas entre companhias de transportes marítimos regulares (consórcios)****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 246/2009 do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2009, relativo à aplicação do n.º 3 do artigo 81.º do Tratado a certas categorias de acordos, decisões e práticas concertadas entre companhias de transportes marítimos regulares (consórcios) <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 1.º,

Após publicação do projecto do presente regulamento <sup>(2)</sup>,

Após consulta do Comité Consultivo em matéria de acordos, decisões e práticas concertadas e de posições dominantes,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CEE) n.º 246/2009 habilita a Comissão a aplicar o n.º 3 do artigo 81.º do Tratado, através de um regulamento, a certas categorias de acordos, decisões e práticas concertadas entre companhias de transportes marítimos no que diz respeito à exploração em comum de serviços regulares de transporte marítimo (consórcios), os quais, ao promoverem a cooperação entre as companhias marítimas que neles participam, são susceptíveis de restringir a concorrência no mercado comum e de afectar o comércio entre os Estados-Membros, pelo que podem ser abrangidos pela proibição estabelecida no n.º 1 do artigo 81.º do Tratado.
- (2) A Comissão exerceu os seus poderes adoptando o Regulamento (CE) n.º 823/2000 da Comissão, de 19 de Abril de 2000, relativo à aplicação do n.º 3 do artigo 81.º do Tratado CE a certas categorias de acordos, decisões e práticas concertadas entre companhias de transportes marítimos regulares (consórcios) <sup>(3)</sup>, cuja vigência terminará em 25 de Abril de 2010. À luz da experiência adquirida pela Comissão até este momento, pode concluir-se que os fundamentos para a isenção por categoria concedida aos consórcios de transportes marítimos regulares continuam a ser válidos. Todavia, devem ser introduzidos ajustamentos a fim de suprimir as referências ao Regulamento (CEE) n.º 4056/86, de 22 de Dezembro de

1986, que determina as regras de aplicação aos transportes marítimos dos artigos 85.º e 86.º do Tratado <sup>(4)</sup>, que permitia que as companhias de transportes marítimos regulares fixassem preços e capacidades, mas que foi entretanto revogado. São igualmente necessárias alterações a fim de estabelecer uma maior convergência com outros regulamentos de isenção por categoria em vigor no domínio da cooperação horizontal, tendo ao mesmo tempo em conta as práticas de mercado actuais do sector dos transportes marítimos regulares.

- (3) Os acordos de consórcio variam significativamente, indo dos consórcios fortemente integrados, que exigem investimentos muito elevados em virtude, por exemplo, da aquisição ou afretamento pelos seus membros de navios especificamente para a constituição do consórcio e a constituição de centros de exploração em comum, até aos acordos flexíveis de intercâmbio de slots. Para efeitos do presente regulamento, um acordo de consórcio consiste num acordo ou num conjunto de acordos separados mas interligados entre companhias de transportes marítimos regulares, ao abrigo dos quais as partes exploram em comum um serviço. A forma jurídica dos acordos é menos importante do que a realidade económica subjacente, que consiste no facto de as partes prestarem em comum um serviço.
- (4) Só podem beneficiar da isenção por categoria os acordos em relação aos quais pode presumir-se com suficiente grau de certeza que respeitam as condições previstas no n.º 3 do artigo 81.º do Tratado. Contudo, não existe uma presunção de que os consórcios que não beneficiam do presente regulamento são abrangidos pelo disposto no n.º 1 do artigo 81.º do Tratado ou, no caso de o serem, de que não satisfazem as condições previstas no n.º 3 do artigo 81.º do Tratado. Quando efectuam uma auto-apreciação da compatibilidade do seu acordo com o artigo 81.º do Tratado, as partes desses consórcios podem ter em consideração as características específicas dos mercados com volumes reduzidos de mercadorias transportadas ou as situações em que o limiar de quota de mercado é ultrapassado em razão da presença no consórcio de um transportador de pequena dimensão sem recursos importantes e cuja contribuição para a quota de mercado global do consórcio é insignificante.
- (5) Os consórcios, tal como definidos no presente regulamento, contribuem em geral para melhorar a produtividade e a qualidade dos serviços regulares existentes através da racionalização das actividades das companhias

<sup>(1)</sup> JO L 79 de 25.3.2009, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO C 266 de 21.10.2008, p. 1.

<sup>(3)</sup> JO L 100 de 20.4.2000, p. 24.

<sup>(4)</sup> JO L 378 de 31.12.1986, p. 4.

membros e das economias de escala que proporcionam a nível da exploração dos navios e das instalações portuárias. Contribuem também para a promoção do progresso técnico e económico, facilitando e promovendo o recurso a contentores, bem como uma utilização mais eficaz da capacidade dos navios. No que se refere ao estabelecimento e exploração em comum de um serviço, a faculdade de proceder a ajustamentos de capacidade para responder às flutuações da oferta e da procura representa uma característica essencial dos consórcios. Pelo contrário, não se afigura que a limitação injustificada da capacidade e das vendas bem como a fixação em comum das taxas de frete ou a repartição de mercados e de clientes contribuam para uma maior eficiência. Consequentemente, a isenção prevista no presente regulamento não deve ser aplicável aos acordos de consórcio que envolvam actividades desse tipo, independentemente do poder de mercado das partes.

- (6) Uma parte equitativa das vantagens decorrentes das melhorias de eficiência deve ser repercutida nos utilizadores do serviço de transporte. Os utilizadores dos serviços marítimos oferecidos pelos consórcios podem beneficiar das melhorias da produtividade que os consórcios podem proporcionar. Estas vantagens podem ainda traduzir-se na melhoria da frequência dos serviços e das escalas ou numa melhoria dos horários e ainda em serviços personalizados e de maior qualidade, resultantes da utilização de navios e equipamentos mais modernos, inclusivamente em relação às instalações portuárias.
- (7) Os utilizadores só podem beneficiar efectivamente dos consórcios se existir um grau de concorrência suficiente nos mercados relevantes em que operam os consórcios. Esta condição deve ser considerada preenchida quando um consórcio se mantém abaixo de um dado limiar de quota de mercado, podendo-se assim presumir que esteja sujeito a uma concorrência efectiva, real ou potencial, por parte de companhias que não são membros desse consórcio. Para analisar o mercado relevante, é conveniente tomar em consideração não apenas o tráfego directo entre os portos servidos por um consórcio, mas igualmente a eventual concorrência de outros serviços marítimos regulares a partir de portos alternativos aos servidos pelo consórcio e, eventualmente, de outros meios de transporte.
- (8) O presente regulamento não deve atribuir o benefício da isenção aos acordos que incluam restrições de concorrência não indispensáveis para atingir os objectivos que justificam a concessão de uma isenção. Para o efeito, as restrições anticoncorrenciais graves relacionadas com a fixação de preços cobrados a terceiros, a limitação da capacidade ou das vendas e a repartição de mercados ou clientes devem ser excluídos do benefício do presente regulamento. Para além das actividades expressamente isentas por força do presente regulamento, apenas as actividades acessórias directamente relacionadas com a actividade do consórcio, necessárias e proporcionais ao seu funcionamento devem ser abrangidas pelo presente regulamento.
- (9) O limiar de quota de mercado e as restantes condições estabelecidas no presente regulamento, bem como a ex-

clusão de certos comportamentos do seu benefício, devem normalmente garantir que os acordos a que se aplica a isenção por categoria não concedam às empresas em causa a possibilidade de eliminarem a concorrência numa parte substancial do mercado relevante em causa.

- (10) A fim de apreciar se um consórcio preenche a condição da quota de mercado, as quotas de mercado globais dos membros do consórcio devem ser somadas. A quota de mercado de cada membro deve ter em conta os volumes globais que o referido membro transporta no âmbito do consórcio, bem como fora deste. Neste último caso, deve ser igualmente tida em conta a totalidade dos volumes transportados por um membro no âmbito de outro consórcio ou relacionados com qualquer outro serviço prestado a nível individual por esse membro, tanto com os seus próprios navios como com navios de terceiros, nos termos de contratos como o afretamento de *slots*.
- (11) Além disso, o benefício da isenção por categoria deve estar sujeito ao direito de os membros do consórcio se retirarem do mesmo, desde que comuniquem tal facto com uma antecedência razoável. No entanto, no que se refere aos consórcios fortemente integrados e que implicaram um elevado nível de investimento, há que prever um período de pré-aviso e um período de permanência obrigatória mais longos, a fim de tomar em consideração os elevados investimentos efectuados para a sua constituição e a reorganização profunda exigida em caso de abandono de um dos seus membros.
- (12) Em casos particulares em que os acordos abrangidos pelo presente regulamento produzam, não obstante, efeitos incompatíveis com o n.º 3 do artigo 83.º do Tratado, a Comissão pode retirar o benefício da isenção por categoria ao abrigo do 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 <sup>(1)</sup>. A esse respeito, os efeitos negativos susceptíveis de resultar da existência de ligações entre o consórcio e/ou os seus membros com outros consórcios e/ou companhias de transportes marítimos regulares que operam no mesmo mercado relevante podem ser particularmente importantes.
- (13) Acresce que, no caso de acordos que tenham efeitos incompatíveis com as condições estabelecidas no n.º 3 do artigo 81.º do Tratado no território de um Estado-Membro, ou numa parte dele, que tenha as características de um mercado geográfico distinto, as autoridades competentes dos Estados-Membros podem retirar o benefício da isenção por categoria relativamente a esse território, de acordo com o Regulamento (CE) n.º 1/2003.
- (14) O presente regulamento não exclui a aplicação do artigo 82.º do Tratado.
- (15) Tendo em conta o termo de vigência do Regulamento (CE) n.º 823/2000, é conveniente adoptar um novo regulamento que renove a isenção por categoria,

<sup>(1)</sup> JO L 1 de 4.1.2003, p. 1.

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

## CAPÍTULO I

### ÂMBITO DE APLICAÇÃO E DEFINIÇÕES

#### Artigo 1.º

#### Âmbito de aplicação

O presente regulamento é aplicável apenas aos consórcios que assegurem serviços regulares de transporte marítimo internacional tendo como ponto de partida ou de destino um ou mais portos da Comunidade.

#### Artigo 2.º

#### Definições

Para efeitos do disposto no presente regulamento, entende-se por:

1. «Consórcio», um acordo ou um conjunto de acordos interligados entre, pelo menos, dois transportadores que operem navios e que assegurem serviços regulares de transporte marítimo internacional, exclusivamente de mercadorias, num ou mais tráfegos, cujo objecto consista na cooperação a nível da exploração em comum de serviços de transporte marítimo, e que melhore o serviço que seria oferecido individualmente pelos seus membros na ausência do consórcio, no intuito de racionalizar as operações através de acordos técnicos, operacionais e/ou comerciais.
2. «Transporte marítimo regular», o transporte regular de mercadorias numa ou mais rotas entre portos e segundo horários e datas de chegada e partida previamente divulgados, disponível, mesmo esporadicamente, para todos os utilizadores do serviço de transporte, contra pagamento.
3. «Utilizador do serviço de transporte», qualquer empresa (por exemplo: carregadores, consignatários, transitários, etc.) que tenha concluído ou tenha intenção de concluir um acordo com um membro do consórcio, tendo em vista o transporte de mercadorias.
4. «Início do serviço», a data em que o primeiro navio começa a navegar para efectuar o serviço.

## CAPÍTULO II

### ISENÇÕES

#### Artigo 3.º

#### Acordos isentos

Ao abrigo do n.º 3 do artigo 81.º do Tratado e sem prejuízo das condições previstas no presente regulamento, o n.º 1 do artigo 81.º do Tratado é declarado inaplicável às seguintes actividades de um consórcio:

1. Operações relativas à exploração em comum de serviços de transporte marítimo regular, que incluam qualquer das seguintes actividades:
  - a) coordenação e/ou fixação em comum dos horários das viagens, bem como a determinação dos portos de escala;
  - b) intercâmbio, venda ou afretamento cruzado de espaço ou de slots nos navios;
  - c) utilização em comum de navios e/ou instalações portuárias;
  - d) utilização de um ou mais gabinetes de exploração em comum;
  - e) colocação à disposição de contentores, chassis e outro equipamento e/ou contratos de aluguer, locação financeira ou aquisição desse equipamento.
2. Ajustamentos de capacidade para responder às flutuações da oferta e da procura.
3. Exploração ou utilização em comum de terminais portuários e serviços conexos (por exemplo, serviços de transbordo para batelões ou serviços de estiva).
4. Qualquer outra actividade acessória das actividades mencionadas nos pontos 1, 2 e 3 que seja necessária para a sua realização, como:
  - a) A utilização de um sistema informatizado de intercâmbio de dados;
  - b) A obrigação de os membros do consórcio utilizarem no ou nos mercados relevantes navios afectados ao consórcio e de se absterem de afretar espaço em navios de terceiros;
  - c) A obrigação de os membros de um consórcio não cedem ou fretarem espaço a outros transportadores que operem navios no ou nos mercados relevantes sem autorização prévia dos outros membros do consórcio.

#### Artigo 4.º

#### Restrições graves

A isenção prevista no artigo 3.º não é aplicável a um consórcio que, directa ou indirectamente, isoladamente ou em combinação com outros factores que sejam controlados pelas partes, tenha por objecto:

1. A fixação de preços de venda de serviços regulares de transportes marítimos a terceiros.

2. A limitação da capacidade ou das vendas, excepto no que diz respeito aos ajustamentos de capacidade referidos na alínea 2) do artigo 3.º
3. A repartição de mercados ou clientes.

### CAPÍTULO III

#### CONDIÇÕES DE ISENÇÃO

##### Artigo 5.º

##### Condições relativas à quota de mercado

1. Para que um consórcio possa beneficiar da isenção prevista no artigo 3.º, a quota combinada dos membros do consórcio no mercado relevante em que este opera não deve exceder 30 % do volume total das mercadorias transportadas em toneladas de frete ou unidades equivalentes a 20 pés cúbicos.
2. Para estabelecer a quota de mercado de um membro do consórcio, devem ser tidos em conta os volumes totais das mercadorias por ele transportadas no mercado relevante, independentemente do facto de tais volumes serem transportados:
  - a) No âmbito do consórcio em questão;
  - b) No âmbito de outro consórcio de que é membro; ou
  - c) Fora de um consórcio em navios do membro ou em navios de terceiros.
3. A isenção prevista no artigo 3.º continua a aplicar-se quando, durante um período de dois anos civis consecutivos, a quota de mercado prevista no n.º 1 não for ultrapassada em mais de um décimo.
4. Se qualquer dos limiares referidos nos n.ºs 1 e 3 for ultrapassado, a isenção prevista no artigo 3.º continua a apli-

car-se durante um período de seis meses a contar do termo do ano civil durante o qual esse limite foi ultrapassado. Este período é alargado para 12 meses se estes limiares foram ultrapassados devido à retirada do mercado de um transportador marítimo não membro do consórcio.

##### Artigo 6.º

##### Outras condições

Para beneficiar da isenção prevista no artigo 3.º, o acordo de consórcio deve conceder aos membros o direito de abandonarem o consórcio sem incorrer em qualquer sanção financeira ou de outro tipo, como, por exemplo e em especial, a obrigação de cessarem as suas actividades de transporte no ou nos mercados relevantes, associada ou não à condição de poder retomar essas actividades após decorrido um determinado prazo. Este direito está subordinado a um pré-aviso, cujo prazo não pode ser superior a seis meses. O consórcio pode, contudo, estabelecer que tal pré-aviso só pode ser dado após um período inicial, que não pode exceder 24 meses a contar da entrada em vigor do acordo de consórcio ou a contar da data de início do serviço, se esta for posterior.

No caso de um consórcio fortemente integrado, o período máximo de pré-aviso pode ser alargado até 12 meses e o consórcio pode estabelecer que tal pré-aviso só pode ser dado após um período inicial, que não pode exceder 36 meses a contar da data de entrada em vigor do acordo ou a contar da data de início do serviço, se esta for posterior.

### CAPÍTULO IV

#### DISPOSIÇÕES FINAIS

##### Artigo 7.º

##### Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor em 26 de Abril de 2010.

É aplicável até 25 de Abril de 2015.

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

Feito em Bruxelas, em 28 de Setembro de 2009.

*Pela Comissão*  
Neelie KROES  
*Membro da Comissão*