COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO
de 14 de Novembro de 2002
relativa a um processo de aplicação do artigo 81.º do Tratado CE e do artigo 53.º do Acordo EEE
(Processo COMP/37.396/D2 — TACA Revisto)

[notificada com o número C(2002) 4349]

(Apenas faz fé o texto em língua inglesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2003/68/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento n.º 17 do Conselho, de 6 de Fevereiro de 1962, primeiro regulamento de execução dos artigos 85.º e 86.º do Tratado ([1]), com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1216/1999 ([2]) e, nomeadamente, o n.º 1 do seu artigo 4.º,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 4056/86 do Conselho, de 22 de Dezembro de 1986, que determina as regras de aplicação aos transportes marítimos dos artigos 85.º e 86.º do Tratado ([3]), com a última redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão da Áustria, da Finlândia e da Suécia e, nomeadamente, o segundo parágrafo do n.º 4 do seu artigo 12.º,

Tendo em conta o resumo do pedido ([4]) publicado nos termos do n.º 2 do artigo 12.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86 e do n.º 2 do artigo 12.º do Regulamento (CEE) n.º 1017/68 do Conselho, de 19 de Julho de 1968, relativo à aplicação de regras de concorrência nos sectores dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável ([5]), alterado pelo Acto de Adesão da Áustria, da Finlândia e da Suécia,

Tendo em conta a carta da Comissão, de 4 de Agosto de 1999, notificando as partes, nos termos do n.º 3 do artigo 12.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86, de que existiam sérias dúvidas relativamente à aplicabilidade do n.º 3 do artigo 81.º ao acordo notificado,

Tendo em conta o resumo do acordo notificado ([6]) publicado nos termos do n.º 3 do artigo 23.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86 e do n.º 3 do artigo 19.º do Regulamento n.º 17 do Conselho,

Após consulta do Comité Consultivo em matéria de acordos, decisões e práticas concertadas e de posições dominantes e do Comité Consultivo em matéria de acordos, decisões e práticas concertadas e deposições dominantes no domínio dos transportes marítimos,

Considerando o seguinte:

([1]) JO 13 de 21.2.1962, p. 204.
([2]) JO L 148 de 15.6.1999, p. 5.
([3]) JO L 378 de 31.12.1986, p. 4.
([4]) JO C 125 de 6.5.1999, p. 6.
([5]) JO L 175 de 23.7.1968, p. 1.
([6]) JO C 335 de 29.11.2001, p. 12.

1. **INTRODUÇÃO**

1.1. **Antecedentes**

(1) Em 16 de Setembro de 1998, a Comissão adoptou a Decisão 1999/243/CE ([7]) («a decisão TACA»), em que estabeleceu que diversos acordos concluídos no âmbito do Acordo de Conferência Transatlântica (TACA) eram incompatíveis com o n.º 1 do artigo 85.º do Tratado e não eram abrangidos pelo âmbito de aplicação da isenção por categoria prevista no artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86. Os acordos em questão não podiam também beneficiar de uma isenção individual nos termos do n.º 3 do artigo 85.º Os acordos objecto de decisão incluíam a fixação de preços para os transportes terrestres no território da Comunidade Europeia, a fixação colectiva de montantes, níveis ou comissões de corretagem e de remuneração dos transitários e a fixação de condições em que os membros da conferência podiam celebrar contratos de serviços com carregadores.

(2) A Comissão concluiu igualmente que os membros do TACA abusaram da sua posição dominante colectiva, o que é contrário ao artigo 86.º do Tratado, ao alterarem a estrutura concorrencial do mercado e ao imporem restrições ao acesso e conteúdo dos contratos de serviços. Foram aplicadas coimas num montante global de 273 milhões de ecus relativamente a estas infracções.

(3) O recurso interposto pelas partes no TACA para anulação desta decisão está actualmente pendente perante o Tribunal de Primeira Instância das Comunidades Europeias ([8]).

1.2. **Descrição cronológica**

(4) Em 29 de Janeiro de 1999, os membros do TACA («as partes») notificaram o acordo objecto da presente decisão (seguidamente designado por «o Acordo TACA Revisto» ou «o acordo»).

(5) Em 6 de Maio de 1999, nos termos do n.º 2 do artigo 12.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86 e do n.º 2 do artigo 12.º do Regulamento (CEE) n.º 1017/68, a Comissão publicou um resumo do pedido no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* («comunicação nos termos do n.º 2 do artigo 12.º»), convidando as partes interessadas a apresentarem observações no prazo de 30 dias a contar da data de publicação da comunicação.

(6) Em 4 de Junho de 1999, em resposta à publicação, o European Shippers Council («ESC») apresentou observações através do que alegou constituir uma queixa formal nos termos do artigo 10.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86 ([9]). Foram também recebidas observações da (*European Liaison Committee of Freight Forwarders* «Clecat»), da Fédération des Entreprises de Transport et Logistique France [«TLF» ([10])], (que representa empresas de transporte e logística) e da Federação da Indústria Sueca/ /Conselho dos Carregadores Suecos. Em 15 de Julho de 1999, as autoridades suecas da concorrência enviaram uma carta em que apoiavam alguns dos pontos de vista expressos pelo Conselho de Carregadores Suecos, em especial no que se refere à confidencialidade dos contratos de serviços individuais. Nenhum outro Estado-Membro enviou observações.

(7) Em 7 de Julho de 1999, o director-geral da Direcção Geral da Concorrência enviou às partes uma carta, convidando-as a alterar as disposições do seu acordo relativas ao intercâmbio de informações estatísticas. A carta informava ainda as partes que alguns tipos de acordos e comportamentos relativos à negociação dos contratos de serviços, susceptíveis de restringir a concorrência de forma significativa, não se poderiam considerar abrangidos pela notificação ([11]).

([7]) Processo n.º IV/35.134 — Trans-Atlantic Conference Agreement (JO L 95 de 9.4.1999, p. 1).
([8]) Processos apensos T-191/98, T-212/98, T-213/98 e T-214/98, Atlantic Container Line e Outros/Comissão.
([9]) Processo COMP/37.527/D2 — ESC/TACA Revisto.
([10]) As observações da TLF foram também novamente apresentadas pela Clecat, em seu nome, por carta de 5 de Junho.
([11]) Trata-se dos acordos, decisões ou práticas concertadas entre as partes, segundo os quais aplicam, ao concluir contratos de serviços individuais através do formulário-tipo, o conteúdo ou preço dos contratos de serviços do acordo, ou utilizam orientações voluntárias para os contratos de serviços, de forma susceptível de restringir significativamente a concorrência.

(8) Na mesma data, o director-geral informou o ESC que, excepto no que se referia às disposições do acordo relativas ao intercâmbio de informações estatísticas, não havia motivos suficientes para manifestar sérias dúvidas quanto à aplicabilidade do n.º 3 do artigo 81.º Nessa carta, o ESC foi também informado de que não existia qualquer possibilidade de queixa nos termos do artigo 10.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86 no contexto de um processo de oposição iniciado através de uma comunicação da Comissão publicada nos termos do n.º 2 do artigo 12.º desse regulamento.

(9) Em 14 de Julho de 1999, o ESC respondeu à carta da Comissão de 7 de Julho de 1999, afirmando nomeadamente que as suas observações contra a regra de «não inferior ao custo» (ver *infra*, considerando 27) deviam também ser consideradas como uma queixa formal nos termos do artigo 10.º do Regulamento (CEE) n.º 1017/68.

(10) Em 13 e 23 de Julho de 1999, as partes informaram a Comissão de que estavam dispostas a alterar as disposições mencionadas na carta da Comissão de 7 de Julho e que forneceriam cada uma à Comissão, semestralmente, informações relacionadas com a sua actividade de contratos de serviços. Contudo, a carta não incluía qualquer informação específica sobre a forma ou o momento em que os acordos seriam alterados a fim de suprimir as preocupações em termos de concorrência identificadas.

(11) Em 4 de Agosto de 1999, dentro do prazo de 90 dias estipulado pelo n.º 3 do artigo 12.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86 ([12]), a Comissão enviou uma carta às partes declarando existirem sérias dúvidas quanto à aplicabilidade do n.º 3 do artigo 85.º do Tratado. Nos termos do n.º 3 do artigo 12.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86, a Comissão pôde assim prosseguir a sua investigação relativa aos aspectos marítimos do Acordo TACA Revisto. O facto de não terem sido levantadas sérias dúvidas no que se refere aos aspectos de transporte terrestre do TACA Revisto significava que este aspecto — partindo do pressuposto de que podia ser separado dos aspectos relativamente aos quais a Comissão emitiu sérias dúvidas — foi considerado isento durante um período de três anos a partir de 6 de Maio de 1999.

(12) Por carta de 6 de Agosto de 1999, o ESC foi informado de que a Comissão não tinha manifestado sérias dúvidas no que se refere aos aspectos de transporte terrestre do Acordo TACA Revisto. Por carta de 27 de Setembro de 1999, o ESC solicitou que lhe fossem comunicadas as razões de tal decisão.

(13) Em 12 de Outubro de 1999, o director-geral da Direcção-Geral da Concorrência respondeu ao ESC, resumindo as razões que o levaram a não levantar sérias dúvidas no que se refere aos aspectos de transporte terrestre do TACA Revisto. Reafirmou novamente a posição da Comissão relativamente ao estatuto processual das observações apresentadas no âmbito de um processo de oposição (ver *supra*, considerando 8).

(14) Subsequentemente, o European Council of Transport Users («ECTU»), que engloba o ESC, e outras associações, interpuseram um recurso ao Tribunal de Primeira Instância, tendo em vista a anulação de um acto descrito como a decisão da Comissão comunicada sob a forma da carta acima citada, dirigida ao ESC em 6 de Agosto de 1999 ([13]).

(15) Em 1 de Dezembro de 2000, as partes apresentaram uma notificação complementar, informando a Comissão de que tinham alterado o Acordo TACA Revisto por forma a conferir às partes um poder específico para efectuar uma retirada de capacidade coordenada temporária e limitada ao período do Natal e Ano Novo 2000/2001 ([14]).

([12]) Nos termos do Regulamento (CEE) nº 4056/86 (o principal regulamento relativo aos transportes marítimos), a Comissão dispõe de 90 dias a contar da data de publicação do resumo do pedido para manifestar sérias dúvidas e prosseguir assim a sua investigação do caso. O regulamento relativo aos transportes terrestres, Regulamento (CEE) nº 1017/68, inclui uma disposição praticamente idêntica. Caso a Comissão não actue dentro do prazo de 90 dias, considera-se que o acordo fica automaticamente isento durante um período de seis anos no que se refere ao transporte marítimo e três anos no que se refere ao transporte terrestre.

([13]) Processo T-224/99, ECTU e Outros/Comissão.

([14]) A versão original do acordo notificado previa um mandato geral, segundo o qual as partes podiam «regular a capacidade de transporte oferecida por cada uma delas» — ver comunicação nos termos do n.º 2 do artigo 12.º Embora as partes considerassem que o programa de regulação das capacidades 2000/2001 era abrangido pela isenção por categoria das conferências marítimas, prevista no artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86, consideraram contudo prudente notificar o programa à Comissão. Subsequentemente, o mandato geral de regulação da capacidade foi notificado a pedido da Comissão (ver *infra*, considerandos e seguintes).

(16) Em 29 de Novembro de 2001, na sequência de nova correspondência com as partes, a Comissão publicou uma comunicação no Jornal Oficial indicando que tencionava conceder uma isenção relativamente aos aspectos restantes do TACA Revisto, nos termos do n.º 3 do artigo 23.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86 e do n.º 3 do artigo 19.º do Regulamento n.º 17 («comunicação nos termos do n.º 3 do artigo 23.º»). Convidava as partes interessadas a apresentarem observações no prazo de 30 dias a contar da data de publicação da comunicação.

(17) Em 12 de Dezembro de 2001, o ESC solicitou à Comissão que fornecesse novas informações sobre determinadas disposições do TACA Revisto e sobre os motivos que levaram a Comissão a propor a concessão de uma isenção. Na sequência de uma nova troca de cartas e de diversas reuniões, o ESC apresentou observações em 8 de Março de 2002. Em 24 de Abril de 2002 foram apresentadas observações adicionais.

(18) Por carta de 3 de Maio de 2002, as partes solicitaram uma renovação da isenção no que se refere a todos os aspectos do TACA Revisto abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 1017/68. Uma vez que tal pedido será objecto de um processo distinto, os aspectos de transporte terrestre do TACA Revisto apenas serão descritos na medida em que possam ser necessários para uma compreensão completa do acordo.

2. **AS PARTES**

(19) Desde a adopção da decisão TACA, seis companhias marítimas abandonaram o TACA, deixando inicialmente oito partes no TACA Revisto. Desde a data da notificação, a AP Møller Maersk realizou uma fusão com a Sea-*Land* Service, reduzindo o número de partes para sete:

1. Atlantic Container Line AB, estabelecida em Gotemburgo, Suécia;
2. Hapag-Lloyd Container Line GmbH, estabelecida em Hamburgo, Alemanha;
3. Mediterranean Shipping Company SA, estabelecida em Genebra, Suíça;
4. AP Møller-Maersk Sealand, estabelecida em Copenhaga, Dinamarca;
5. Nippon Yusen Kaisha, estabelecida em Tóquio, Japão;
6. Orient Overseas Container Line Ltd, estabelecida em Wanchai, Hong Kong;
7. P&O Nedlloyd Limited, estabelecida em Londres, Reino Unido.

3. **O ACORDO**

3.1. **Objectivo e âmbito**

(20) O TACA Revisto tem alegadamente por objectivo permitir que as partes tenham oportunidade de cooperar, tal como autorizado no acordo, no que se refere à prestação de serviços regulares de transportes marítimos internacionais eficientes e estáveis para o transporte de carga em rotas no âmbito geográfico do tráfego, tal como definido *infra*.

(21) O acordo abrange as rotas marítimas no sentido Oeste-Leste e Leste-Oeste entre i) portos nos quarenta e oito Estados contíguos dos EUA e pontos interiores e costeiros nos EUA, através dos referidos portos e ii) portos da Europa situados em latitudes que vão desde Baiona (França) até ao cabo Norte (Noruega) (à excepção dos portos não Bálticos da Rússia, dos portos mediterrânicos e dos portos de Espanha e de Portugal) e, com excepção dos serviços de transporte terrestre no EEE tal como resumidos *infra* (ver considerando 26), pontos da Europa através dos portos europeus referidos não excluídos, que não sejam pontos de Espanha e Portugal. Estas rotas são designadas por «tráfego».

3.2. **Tabelas**

(22) O TACA Revisto autoriza as partes a procederem (excepto no que se refere aos serviços de transporte terrestre no EEE), à fixação, revisão, manutenção e cancelamento de taxas (incluindo encargos e sobretaxas) e condições de transporte (excepto no que refere aos serviços de transporte terrestre no EEE). Estas taxas e condições acordadas no âmbito do TACA Revisto são seguidamente designadas por «tabela».

3.3. **Contratos de serviços**

(23) A decisão TACA concluiu que os membros do TACA nessa altura cometeram uma infracção ao artigo 85.º do Tratado ao concluírem «um acordo relativamente às condições em que poderão celebrar contratos de serviços com os carregadores». Tratava-se de dois tipos de restrições: i) o acordo impedia os membros do TACA de concluírem contratos de serviços individuais («ISC») com carregadores ou restringia a sua liberdade de o fazer e ii) o acordo restringia as condições que podiam ser incluídas nos ISC.

(24) O TACA Revisto não contém estas restrições; não são impostas quaisquer restrições à disponibilidade dos ISC. As disposições do TACA Revisto relacionadas com os contratos de serviços podem ser resumidas da seguinte forma.

1. As partes estão autorizadas a negociar e concluir contratos de serviços ([15]) com um ou vários carregadores (contratos de serviços de conferência ou contratos de serviços do acordo («ASC») relativamente aos serviços prestados entre portos no EEE e portos e pontos terrestres fora do EEE. Estes contratos podem incluir um preço, estreitamente relacionado com a actividade do transporte marítimo, para todos os serviços fornecidos entre o navio e a entrada no porto ([16]). Estes contratos deverão incluir determinadas condições essenciais nomeadamente o volume ou parte mínimos, a taxa de transporte propriamente dita, a duração, as obrigações em matéria de serviço e as eventuais indemnizações fixas relativas a não cumprimento.

2. As partes não estão sujeitas a quaisquer restrições no que se refere à liberdade de negociar e concluir contratos de serviços individuais («ISC») com qualquer carregador, em condições que as partes nesse contrato podem acordar livremente.

3. Duas ou mais partes (mas não todas) podem negociar livremente e concluir contratos de serviços de transportadores múltiplos («MSC») com qualquer carregador relativamente à prestação de serviços entre portos no EEE e portos e pontos terrestres fora do EEE ([17]), e iniciar actividades conexas incluindo, nomeadamente, discussões e comunicações relativamente aos MSC.

4. Quando um carregador apresenta, a um ou mais transportadores partes de um MSC, um pedido de fornecimento de serviços relativos a transporte terrestre no EEE, as condições do contrato serão negociadas a nível bilateral entre o carregador e cada um dos transportadores partes no MSC, individualmente. As condições serão registadas num anexo confidencial ao MSC e não deverão ser divulgadas a nenhum outro transportador parte no MSC. Aplicam-se disposições semelhantes no que se refere aos pedidos dos carregadores para transportes terrestres no EEE, no âmbito de ASC.

5. Nos ASC e MSC apenas poderão participar transportadores partes no acordo e estes contratos não conterão estruturas de taxas diferenciadas em função do transportador parte no acordo que transporta a carga.

([15]) Tal como definidos na s.3(21) do US Shipping Act de 1984 e, a partir de 1 de Maio de 1999, na s.3(19) do US Ocean Shipping Reform Act de 1998.

([16]) O TACA Revisto prevê que um ASC pode incluir um preço pelos serviços seguintes: taxa de frete marítimo; encargos de manuseamento no terminal (THC), encargos de serviço de contentores (CSC) e encargos de serviço de carregamento agrupado em contentores (LCLSC) na origem/destino; sobrestada; encargos de conhecimentos de embarque múltiplos; encargos arbitrários ou encargos adicionais fora do porto; encargos de ajustamento cambial (CAF) e encargos de preços de combustível (BAF); sobretaxas de emergência; taxas suplementares e IMO; sobretaxas de equipamento especial; taxas suplementares por dimensão excessiva; taxas suplementares para acessórios; encargos de mudança de destino; encargos de estiva optimizada; encargos de aquecimento; taxas portuárias suplementares, tal como inspecções alfandegárias nos terminais do Canadá. Um ASC não pode incluir preços para quaisquer outros serviços prestados no EEE, nem fornecer qualquer indicação relativamente a condições de transporte terrestre ou outros serviços em terra acordadas entre o carregador e transportadores individuais partes no acordo.

([17]) Os princípios referidos *supra* no que se refere aos ASC aplicam-se igualmente aos MSC.

6. No âmbito dos ASC e dos MSC, o carregador terá o direito de escolher quais os transportadores partes no acordo que efectuarão o transporte da carga e em que proporções, excepto se o carregador acordar noutra modalidade.

7. As partes poderão adoptar um formulário-tipo de ASC que as partes em qualquer contrato de serviços podem acordar em alterar. As partes que concluem ISC e MSC poderão utilizar como referência o formulário-tipo AS e adoptá-lo e utilizar como referência as taxas e/ou as condições tarifárias ASC publicadas e adoptá-las.

8. Excepto no que se refere às partes que participam num MSC ou nos casos em que o carregador o consinta, as partes não podem divulgar informações sobre qual o formulário ASC e quais as taxas e/ou condições tarifárias que foram ou não incluídas em qualquer ISC ou MSC.

9. As partes estão autorizadas a acordar linhas de orientação facultativas sobre contratos de serviços que digam exclusivamente respeito a questões técnicas e não comerciais ou a divulgar a existência, mas não as condições, de um ISC concluído com um carregador, quando tal carregador solicitar subsequentemente um ASC ou um MSC.

10. Os ISC e MSC deverão prever expressamente que, sem prejuízo da legislação dos Estados Unidos, as condições deverão manter-se confidenciais excepto a) quando o carregador consentir na sua divulgação; ou b) quando um carregador solicitar um ASC e, nesse caso, qualquer membro do TACA Revisto parte num ISC e/ou num MSC concluído com esse carregador pode divulgar a existência, mas não as condições, desse contrato.

3.4. **Taxas fixas de frete intermodal — regra de «não inferior ao custo»**

(25) A decisão TACA concluiu que os membros do TACA tinham cometido uma infracção ao artigo 85.º do Tratado ao acordarem preços para os serviços de transportes terrestres fornecidos no território da Comunidade como parte de uma operação de transporte multimodal.

(26) No TACA Revisto, as partes renunciaram à fixação de preços dos transportes terrestres, aplicando a regra de «não inferior ao custo» descrita no considerando 27. Nos termos do acordo, as partes não estão autorizadas a debater entre si ou acordar os preços no que se refere aos serviços de transportes terrestres prestados total ou parcialmente no EEE a carregadores, em combinação com outros serviços enquanto parte de uma operação de transporte multimodal para o transporte de carga em contentores no tráfego ou qualquer tabela ou outras questões relativas ao transporte terrestre no EEE.

(27) As partes podem acordar que, quando prestam serviços de transporte marítimo em conformidade com a tabela, nenhum membro do TACA Revisto pode cobrar um preço inferior aos custos correntes directos em que incorreu no que se refere aos serviços de transporte terrestres fornecidos no EEE em combinação com esses serviços de transporte marítimo (regra de «não inferior ao custo»). Para efeitos da presente regra, o «custo» não inclui os custos de colocação ou recolocação de equipamento vazio na Europa nem custos indirectos e/ou administrativos. Poderá ser nomeado um organismo independente e neutro para controlar o cumprimento desta regra.

(28) As partes não introduziram ainda efectivamente esta regra.

3.5. **Acordos técnicos**

(29) O TACA Revisto prevê que as partes podem, a título voluntário, tentar obter melhorias técnicas através das seguintes formas de cooperação ([18]):

i) Estabelecimento ou aplicação uniforme de normas ou tipos para os navios e outros meios de transporte, o material, o aprovisionamento e as instalações fixas;

([18]) A redacção dos pontos i) a vi) segue a redacção do n.º 1, alíneas a) a f), do artigo 2.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86.

ii) Intercâmbio ou utilização comum, para exploração de serviços de transportes, de navios, espaço nos navios ou *slots* e outros meios de transporte, de pessoal, de material ou de instalações fixas;

iii) Organização e execução de transportes marítimos sucessivos ou complementares, bem como a fixação ou a aplicação de preços e condições globais para estes transportes;

iv) Coordenação dos horários de transporte em itinerários sucessivos;

v) Agrupamento de envios isolados; e

vi) Estabelecimento ou aplicação de regras uniformes relativas à estrutura e às condições de aplicação das tarifas de transporte.

(30) As partes acordaram em cooperar apenas no que se refere ao ponto ii) *supra*. O TACA Revisto estipula que caso as partes acordem em cooperar no que se refere a quaisquer outras questões descritas nesse considerando, o acordo não será aplicado (na medida em que tal cooperação seja abrangida pela proibição prevista no n.º 1 do artigo 81.º do Tratado) até que essa cooperação seja notificada nos termos do Regulamento (CEE) n.º 4056/86 ou de legislação comunitária aplicável na matéria.

3.6. **Prestação de serviços regulares de transporte marítimo**

(31) As partes podem ([19]):

i) Coordenar os seus horários de transporte, datas de viagem ou datas de escala;

ii) Determinar a frequência das viagens ou escalas;

iii) Coordenar ou repartir as viagens ou escalas;

iv) Regular a capacidade de transporte oferecida por cada um deles ([20]); e

v) Repartir entre si carga ou receitas.

3.7. **Consulta aos carregadores**

(32) As partes podem concluir e aplicar acordos de consulta com os utilizadores dos transportes no que se refere às taxas, encargos, condições e qualidade dos serviços regulares de transportes marítimos e negociar com os carregadores e agrupamentos de carregadores as taxas, encargos, classificações e regulamentação.

3.8. **Administração**

(33) As partes podem reunir-se ou comunicar de outra forma, debater e actuar relativamente a qualquer matéria abrangida pelo âmbito de aplicação dos artigos 2.º (acordos técnicos) e 3.º (isenção por categoria para as conferências marítimas) do Regulamento (CEE) n.º 4056/86. As partes estão também autorizadas a negociar e a concluir contratos de serviço do acordo. Duas ou mais partes (mas não todas) podem negociar e concluir contratos de serviço de transportadores múltiplos. As partes não podem debater ou trocar informações confidenciais relativas a contratos de serviços individuais. Não podem também adoptar qualquer forma de orientações para os contratos de serviços individuais, a não ser orientações meramente técnicas e não comerciais. As partes não podem também proceder a qualquer forma de fixação de preços colectiva no que se refere aos transportes terrestres dentro do Espaço Económico Europeu.

(34) É criado um secretariado para a administração do acordo.

([19]) A redacção dos pontos i) a v) utiliza a redacção das alíneas a) a e) do artigo 3 do Regulamento (CEE) n.º 4056/86.
([20]) Ver *infra* considerando 81.

(35) As partes podem nomear um organismo neutro e independente para controlar o cumprimento das suas obrigações nos termos do acordo, incluindo as obrigações decorrentes da regra de «não inferior ao custo». Segundo as partes, tal organismo não foi ainda nomeado.

4. **O MERCADO**

(36) O TACA Revisto abrange, nomeadamente, os seguintes mercados de serviços relevantes ([21]):

a) No que se refere aos serviços de transporte marítimo, o mercado dos transportes marítimos regulares por contentores entre o Norte da Europa e os Estados Unidos, utilizando as rotas marítimas entre portos no Norte da Europa e portos dos Estados Unidos e Canadá. ([22]) O mercado geográfico destes serviços corresponde à área em que os serviços são comercializados. Tal como a Comissão concluiu na decisão TAA ([23]) e subsequentemente confirmou na decisão TACA ([24]), esta área consiste, no que se refere ao mercado geográfico europeu nas zonas de atracção dos portos do Norte da Europa;

b) No que se refere aos serviços de transporte terrestre, o mercado dos serviços de transporte terrestre fornecidos aos carregadores no território da Comunidade juntamente com outros serviços, como parte de uma operação de transporte multimodal para o transporte de carga em contentor entre o Norte da Europa e os Estados Unidos da América ([25]).

(37) Dos mercados acima referidos, apenas o que se relaciona com o transporte marítimo necessita ser considerado no âmbito da presente decisão, uma vez que os aspectos do transporte terrestre do TACA Revisto serão tratados num processo separado.

(38) A definição de mercado de transporte marítimo (ver *supra* alínea a) do considerando 36) foi confirmada pelo Tribunal de Primeira Instância no seu recente acórdão TAA ([26]). O Tribunal concordou, em especial, que o transporte marítimo não podia ser substituível por transporte aéreo, uma vez que os elementos de prova demonstravam claramente que o transporte aéreo, contrariamente ao transporte marítimo, implicava pequenas quantidades de bens com elevado valor acrescentado. O Tribunal confirmou igualmente que a Comissão considerava correctamente que os serviços de transportes marítimos regulares por contentor formavam um mercado distinto dos de outros serviços de transporte marítimo.

(39) No que se refere à dimensão geográfica do mercado dos transportes marítimos relevante, o Tribunal decidiu que os elementos de prova disponíveis revelavam que os serviços de transporte marítimo regulares a partir dos portos mediterrâneos apenas eram substituíveis de forma limitada pelos serviços dos portos do Norte da Europa. Neste contexto, deverá realçar-se que na sua recente decisão no processo Hutchison/RCPM/CET ([27]), a Comissão decidiu que os elementos de prova disponíveis revelavam que a concorrência entre os portos do Norte da Europa e os portos mediterrânicos era ainda limitada ([28]). Deste processo nada resultou que pudesse pôr em causa a continuação da validade desta conclusão.

(40) O TACA Revisto autoriza igualmente os seus membros a chegarem a acordo sobre taxas e encargos para os serviços fornecidos entre o navio e a entrada do porto (ver *supra* n.º 1 do considerando). Neste contexto, deverá ser estabelecida uma distinção entre os serviços previstos no TACA Revisto, relativamente aos quais existe uma oferta e procura específicas, distintas das existentes quer para o transporte marítimo quer para o transporte terrestre, e os serviços relativamente aos quais não existe essa oferta e procura específica. Os primeiros constituem um mercado ou mercados distintos, o que não acontece com os segundos ([29]).

([21]) Artigos 2.º («Objecto do acordo»), 4.º («Âmbito geográfico do acordo») e 5.º («Análise do mandato do acordo») do TACA Revisto.
([22]) Ver decisão TACA, considerando 84.
([23]) Decisão 94/980/CE da Comissão no processo n.º IV/34.446 — Trans-Atlantic Agreement (JO L 376 de 31.12.1994), considerandos 67 e 68.
([24]) Pontos 76 a 83.
([25]) Decisão TACA, considerando 91.
([26]) Acórdão do Tribunal de Primeira Instância de 28 de Fevereiro de 2002, proferido no processo T-395/94 Atlantic Container Line e outros/Comissão Col. 2002, p. II-875, pontos 269-298.
([27]) Decisão da Comissão de 3 de Julho de 2001 no processo COMP/JV.55 — Hutchison/RCPM/ECT, disponível em http://europa.eu.int/comm/competition/mergers/cases/decisions/jv55_en.pdf. Ver considerandos 37 e seguintes.
([28]) Pontos 41 e 46.
([29]) Ver neste contexto o acórdão proferido no processo T-86/95, Compagnie Générale Maritime e outros/Comissão («FEFC»), Col. 2002, p. II-1011, pontos 128-129.

(41) Os serviços abrangidos pelo TACA Revisto relativamente aos quais não existe normalmente qualquer oferta e procura específicas são os serviços que são inseparáveis dos serviços de transporte marítimo ou terrestre, de tal forma que é impossível física e economicamente que um prestador de serviços terceiro (por exemplo, um operador de terminal de contentores) independente do operador do transporte marítimo ou terrestre forneça tais serviços separada e directamente ao utilizador do transporte.

(42) Os outros serviços previstos no TACA Revisto — os serviços relativamente aos quais existe uma oferta e procura específicas — consistem nos serviços de manuseamento de carga dentro do porto, para cuja prestação aos utilizadores do transporte os membros do TACA Revisto se encontram em concorrência real ou potencial não só entre si e com outras companhias marítimas não TACA, mas também com prestadores de serviços terceiros.

(43) O mercado relevante para os serviços de manuseamento de carga no caso em apreço é, por conseguinte, o da prestação destes serviços nos portos do Norte da Europa que servem as rotas marítimas abrangidas pelo TACA Revisto.

5. A ESTRUTURA DOS MERCADOS

(44) Comparativamente com o período abrangido pelas conclusões relativas às infracções ao artigo 86.º na decisão TACA (parte de 1994, 1995 e 1996), as condições concorrenciais nas rotas transatlânticas alteraram-se substancialmente. O quadro seguinte apresenta a evolução das quotas de mercado durante o período 1994-2001:

Quadro

Quotas de mercado das companhias de transporte marítimo regular por contentor no tráfego transatlântico directo e através da Canadian Gateway, 1994 a 2001 (primeiro trimestre) [30]

(em %)

Transportador	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 (1.º trimestre)
Partes no TACA/partes no TACA Revisto (a partir de 1999)	60,65	61,55	59,83	58,3	59,5	49	48,5	47,7
Outros	39,35	38,45	40,17	41,7	40,5	51	51,5	52,3
Total	100	100	100	100	100	100	100	100

(45) A tendência revelada no quadro *supra*, de um declínio contínuo da quota de mercado da conferência TACA, é confirmada pelas conclusões da Federal Maritime Commission («FMC») dos Estados Unidos no relatório final sobre o impacto do Ocean Shipping Reform Act («OSRA») de 1998 [31]. A FMC considera que a quota de mercado da conferência TACA desceu de um pico de cerca de 80 % em 1992 (altura em que o TACA foi formado) para aproximadamente 50 % em 2001. Os membros do TACA Revisto confrontam-se agora com uma concorrência externa muito mais significativa do que acontecia durante o período abrangido pela decisão TACA.

(46) A introdução de contratos de serviços individuais confidenciais significa também que a concorrência interna é mais significativa do que na altura da decisão TACA. As partes no TACA informaram assim a FMC que apenas cerca de 10 % da carga transportada pelos membros da conferência são transportados ao abrigo da tabela de conferência. Além disso, no final de 1999, 80 % da carga transportada pelas partes no TACA eram transportados ao abrigo de contratos de serviços não abrangidos pela conferência. Por último, o número de contratos de serviços de conferência (também designados ASC) desceu de 30 em 1999 para apenas três em 2000 [32].

[30] *Fontes:* decisão TACA; partes do TACA Revisto (com base nos relatórios da PIERS Global Container).
[31] The Impact of the Ocean Shipping Reform Act de 1998, Federal Maritime Commission, Setembro de 2001.
[32] *Ibid*, p. 12.

(47) As conclusões da FMC são compatíveis com as informações incluídas nos relatórios semestrais fornecidos à Comissão pelas diversas partes ([33]). Os relatórios fornecidos pelas partes confirmam igualmente que uma proporção extremamente elevada da carga que transportam é transportada ao abrigo de contratos de serviços individuais. Decorre claramente destas informações que o contrato de serviços individual se tornou a regra no tráfego abrangido pelo TACA Revisto e que, por conseguinte, cada membro da conferência está agora confrontado com uma concorrência significativa dos outros membros do TACA.

(48) As conclusões *supra* relativas ao mercado dos transportes marítimos são igualmente válidas para o mercado dos serviços de manuseamento de carga. Também neste caso, os membros do TACA Revisto estão confrontados com concorrência externa de transportadores independentes que operam no tráfego transatlântico. Enfrentam igualmente concorrência potencial de operadores independentes de manuseamento de carga. A nível interno, as partes estão confrontadas com uma forte concorrência entre si no que se refere às condições (incluindo o preço) dos ISC e MSC porto-a-porto e porta-a-porta.

(49) Em conclusão, os elementos de prova disponíveis sugerem que os membros do TACA estão agora sujeitos a um nível sem precedentes de concorrência externa e interna.

6. **OBSERVAÇÕES DE TERCEIROS**

6.1. **Observações em resposta à comunicação nos termos do n.ºartigo 12.º**

(50) Foram recebidas observações dos terceiros mencionados no considerando 6 *supra*. Diversas dessas observações diziam respeito aos aspectos de transporte terrestre do TACA Revisto e não é necessário descrevê-las mais aprofundadamente. Outras observações — principalmente contrárias à isenção — parecem ter deixado de reflectir as opiniões do terceiro em questão ([34]). Contudo, diversas observações apresentadas em resposta à comunicação nos termos do n.º 2 do artigo 12.º continuam ainda a ser relevantes para apreciar se as disposições do acordo podem beneficiar de uma isenção por categoria ou individual, sendo por conseguinte abordadas nas secções 9 e 10 *infra*.

6.2. **Observações em resposta à comunicação nos termos do n.ºartigo 23.º**

(51) Foram recebidas observações da Clecat e da Esc. A Clecat não levanta agora qualquer objecção fundamental à isenção do TACA Revisto. Contudo, insta a Comissão a criar «um mecanismo de controlo adequado e rigoroso» para garantir o cumprimento, pelas partes, do seu compromisso de não aumentar as taxas de tabela juntamente com qualquer programa de regulação de capacidade e de não criar uma época alta artificial.

(52) A Comissão está confiante de que os acordos concluídos são suficientes para garantir o cumprimento dos compromissos das partes relativos à regulação da capacidade. Estes acordos são descritos seguidamente no considerando.

(53) As observações da ESC relativamente à comunicação nos termos do n.º 3 do artigo 23.º podem ser resumidas da seguinte forma:

1. A Comissão deverá apreciar o TACA Revisto num contexto jurídico e económico composto, em especial, pelo relatório final da OCDE sobre a política de concorrência no domínio dos transportes marítimos regulares ([35]), os acórdãos do Tribunal de Primeira Instância nos Processos TAA e FEFC, e a intenção da Comissão de analisar a isenção por categoria das conferências marítimas à luz do relatório da OCDE e de outros desenvolvimentos;

([33]) Os relatórios semestrais individuais contêm informações sobre o número de contratos em que a companhia marítima é parte, repartidos entre ISC, MSC, ASC e sobre a tabela, bem como informações relativas ao número de TEU (a abreviação normalmente utilizada na indústria para «unidade equivalente a 20 pés» — referindo-se à dimensão dos contentores) e a percentagem total de TEU transportada pela companhia ao abrigo de cada um destes contratos.

([34]) A Clecat deixou de se opor à isenção, enquanto nem a TLF nem a Federação das Indústrias Suecas comentaram a comunicação de 29.11.2001.

([35]) Disponível no sítio *web* da OCDE no seguinte endereço: http://www.oecd.org/EN/home/0http://www.oecd.org/EN/ /home/0, EN-home-25-nodirectorate-no-no–25,00.html

2. Não é necessário que a Comissão tome uma decisão relativamente à isenção individual, uma vez que a notificação apenas foi apresentada a título cautelar, considerando as partes que todas as disposições do TACA Revisto são abrangidas pelo âmbito de aplicação da isenção por categoria das conferências marítimas. A Comissão não deverá, consequentemente, utilizar os seus limitados recursos na análise do pedido das partes;

3. A Comissão deveria analisar mais aprofundadamente a relevância do acórdão TAA para a apreciação das disposições de regulação de capacidade do acordo;

4. As disposições do TACA Revisto relativas ao intercâmbio de informações são susceptíveis de proporcionar à conferência, na sua globalidade, um conhecimento das condições dos contratos de serviços confidenciais concluídos entre membros da conferência individuais e carregadores individuais.

(54) Nem o relatório da OCDE, nem o facto de a Comissão ter iniciado uma análise do Regulamento (CEE) n.º 4056/86 têm qualquer relevância directa para o caso em apreço. Ambos dizem respeito a uma possível reforma da legislação de concorrência existente, enquanto o que está em causa na presente decisão é a aplicação dessa legislação a um caso específico. Não é também necessário que esta decisão inclua uma disposição que preveja expressamente a possibilidade de a legislação aplicável ser substancialmente alterada antes do termo de uma isenção individual do TACA Revisto, uma vez que tal alteração seria acompanhada das disposições transitórias adequadas.

(55) No que se refere à alegação de que não é necessário que a Comissão tome uma decisão sobre uma isenção individual, será suficiente recordar que as partes solicitaram expressamente que a Comissão tomasse uma decisão ([36]) e que a Comissão deve, por conseguinte, adoptar uma decisão formal ([37]).

(56) A eventual relevância do acórdão TAA para a apreciação das disposições de regulação de capacidade do acordo é abordada nos considerandos 85 e 86 *infra*. As observações da ESC relativas ao intercâmbio de informações são abordadas nos considerandos 70 e 71.

7. **REGULAMENTOS APLICÁVEIS**

(57) Uma vez que existem regulamentos sectoriais específicos do Conselho de aplicação dos artigos 81.º e 82.º do Tratado aos serviços de transportes, as actividades das partes no TACA Revisto podem ser abrangidas pelo âmbito de aplicação de três regulamentos diferentes: Regulamento (CEE) n.º 4056/ /86, Regulamento (CEE) n.º 1017/68 e Regulamento n.º 17.

(58) O Regulamento (CEE) n.º 4056/86 aplica-se aos serviços de transportes marítimos internacionais ([38]). No seu acórdão FEFC, o Tribunal de Primeira Instância concluiu que o âmbito do regulamento se limitava a:

> «serviços de transporte marítimo propriamente ditos, ou seja, o transporte por via marítima porto-a-porto, não abrangendo o transporte terrestre de carga fornecido em combinação com outros serviços enquanto parte de uma operação de transporte intermodal» (ponto 241).

(59) As seguintes disposições do acordo são, por conseguinte, claramente abrangidas pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 4056/86:

1. As disposições relativas à prestação de serviços regulares de transportes marítimos; e

2. As partes relevantes das disposições relativas à tabela e aos contratos de serviços, ou seja, as partes que dizem respeito ao transporte marítimo.

(60) É também claro que os aspectos do transporte terrestre do acordo não são abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 4056/86 ([39]). Em especial, as disposições do acordo relacionadas com a regra de «não inferior ao custo» são abrangidas pelo âmbito do Regulamento (CEE) n.º 1017/68.

([36]) Confirmado por carta de 20 de Março de 2002.
([37]) N.º 4 do artigo 12.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86.
([38]) Artigo 1.º
([39]) Ver, por exemplo, o ponto 261 do acórdão FEFC.

(61) As disposições do acordo notificado que não são abrangidas nem pelo Regulamento (CEE) n.º 4056/86 nem pelo Regulamento (CEE) n.º 1017/68 são abrangidas pelo Regulamento n.º 17. As disposições relativas ao manuseamento da carga no porto, ao abrigo da tabela ou de contratos de serviços, são abrangidas, pelo menos em parte, pelo Regulamento n.º 17 ([40]). É o que acontece em especial com os serviços de manuseamento de carga relativamente aos quais existem uma oferta e procura específicas e distintas das dos transportes marítimos ou terrestres (ver *supra* considerando).

8. **N.º 1 DO ARTIGO 81.º DO TRATADO (E N.º 1 DO ARTIGO 53.º DO ACORDO EEE)**

8.1. **Acordo entre empresas**

(62) As partes desenvolvem a actividade económica de prestação de serviços de transporte marítimo e serviços conexos. São por conseguinte empresas na acepção do n.º 1 do artigo 81.º do Tratado e do n.º 1 do artigo 53.º do Acordo EEE. O TACA Revisto é um acordo formal entre estas empresas.

8.2. **Restrição da concorrência**

(63) As seguintes disposições do acordo restrigem ou são susceptíveis de restringir a concorrência, na acepção do n.º 1 do artigo 81.º do Tratado:

1. O acordo entre as partes através do qual acordam os preços e condições que constituem a tabela;

2. A prestação de serviços de transporte marítimos regulares;

3. Disposições relativas a contratos de serviços do acordo (ASC) e contratos de serviços de transportadores múltiplos (MSC) ([41]).

8.2.1. *Contratos de serviços individuais (ISC)*

(64) O TACA revisto não contém qualquer restrição relativamente às condições em que as partes podem concluir ISC com os carregadores. A ESC e a Federação da Indústria Sueca Argumentaram anteriormente que, em especial três aspectos do TACA Revisto iriam, na prática, restringir a possibilidade de recorrer aos ISC.

8.2.1.1. Efeito sobre os contratos de serviços de acordo

(65) Os dois agrupamentos de carregadores consideram que a autorização dada às companhias marítimas para concluir ASC e MSC provocará restrições no que se refere à sua liberdade de negociarem e concluírem ISC.

(66) As companhias marítimas individuais membros do TACA estão a celebrar ISC, e não existem quaisquer elementos que provem que autorizar ACS e MSC provoque restrições a nível do acesso aos ISC. Pelo contrário, os relatórios mais recentes apresentados à Comissão pelas partes (individualmente) indicam que a grande maioria da carga continua a ser transportada ao abrigo de ISC, sendo muito reduzida a proporção abrangida por MSC e ACS. Deste modo, não foi posto em causa o estatuto dos contratos de serviços individuais como forma preferida de acordo entre o transportador e o carregador.

(67) A disposição segundo a qual as companhias marítimas que oferecem ISC e MSC podem utilizar como referência o formulário-tipo de ASC não é mais do que a afirmação do que na prática constitui provavelmente um ponto de partida óbvio para muitas destas negociações. Contudo, um acordo, decisão ou prática concertada entre partes que, ao concluírem um ISC, seguem na totalidade ou em parte o formulário-tipo, o conteúdo ou o preço dos ASC não se pode considerar abrangido por qualquer isenção. Estes acordos poderão, além do mais, constituir um motivo para a Comissão revogar a isenção, nos termos do n.º 3 do artigo 13.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86.

([40]) Decisão 2000/627/CE da Comissão no processo IV/34.018 — Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement (FETTCSA) (JO L 268 de 20.10.2000, p. 1), considerando 128.
([41]) Ver decisão TACA, considerandos 454 a 462.

8.2.1.2. «Orientações voluntárias para os contratos de serviços»

(68) A ESC considera que as orientações voluntárias publicadas pelo Transpacific Stabilization Agreement (TSA), e que a argumentação apresentada pelas partes nos Estados Unidos constituem elementos de prova de que quaisquer orientações voluntárias se relacionam provavelmente com questões comerciais, incluindo preços de contratos individuais confidenciais, em violação do n.º 1 do artigo 81.º do Tratado.

(69) A natureza das orientações e dos acordos informais permitidos (mas não exigidos) nos termos do regime regulamentar norte-americano não é directamente relevante para a aplicação da isenção nos termos das regras de concorrência comunitárias. As partes notificaram um acordo nos termos do qual podem acordar orientações voluntárias (embora na realidade não o tenham feito) que dizem exclusivamente respeito a «questões técnicas, não comerciais». Pode considerar-se que orientações deste tipo não suscitam preocupações de concorrência. As recomendações pormenorizadas em matéria de preços incluídas nas orientações TSA não podem, legitimamente, ser descritas nem como «técnicas» nem como «não comerciais». Caso as partes acordassem «orientações voluntárias para os contratos de serviços» susceptíveis de restringir a concorrência de forma significativa (por exemplo, semelhantes às adoptadas pelo TSA) tal acordo não seria abrangido pelo âmbito da actividade descrita na notificação. Um acordo desta natureza poderia, além disso, constituir um motivo para a Comissão revogar a isenção.

8.2.1.3. Intercâmbio de informações

(70) O ESC alega que as partes irão proceder a um intercâmbio de informações até ao máximo permitido pela legislação norte-americana, o que incluiria as condições de contratos individuais de serviço, e mesmo, como as companhias marítimas que desenvolvem actividades nos tráfegos transpacíficos o fizeram no âmbito do TSA, acordar em conjunto recomendações de aumentos gerais de taxas aplicáveis aos ISC. Trata-se, contudo, de um cenário baseado naquilo que as companhias marítimas podem fazer nos termos da lei dos Estados Unidos, e naquilo que fizeram no tráfego transpacífico, mas que não corresponde à notificação das partes. A recomendação de aumentos de taxas acordados em conjunto não pode ser abrangida por nenhuma isenção.

(71) Contrariamente ao que a ESC argumenta, é adequado que a tabela seja fixada utilizando como referência os preços aplicados no mercado, incluindo os preços dos contratos de serviços. Deve garantir-se que nestas circunstâncias existe um grau suficiente de agregação para proteger a confidencialidade da informação relativa aos contratos de serviços individuais e de transportadores múltiplos. Na sequência das alterações efectuadas pelas partes aos seus acordos propostos relativos ao intercâmbio de informações ([42]), nem o secretariado do TACA nem as partes terão acesso a informações não agregadas relativas a transportadores específicos relacionadas com cargas transportadas no âmbito de ISC e MSC. As partes trocarão informações relativas a estas cargas apenas numa base agregada a nível de toda a conferência.

(72) Conclui-se que as disposições do TACA Revisto relativas aos contratos de serviços individuais não são susceptíveis de provocar uma restrição significativa da concorrência.

8.3. **Efeito sobre o comércio entre Estados-Membros**

(73) No seu acórdão TAA, o Tribunal de Primeira Instância confirmou que o comércio intracomunitário poderá ser significativamente afectado por uma restrição de concorrência entre membros de uma conferência marítima internacional ([43]). Esta conclusão, que diz respeito ao acordo que precedeu o TACA, tem uma relevância directa para o presente processo.

([42]) As partes nomearam, *inter alia*, um terceiro independente para recolher, agregar e divulgar os dados sensíveis em termos comerciais e adoptaram uma resolução em que determinam as categorias de informação que podem ou não ser objecto de intercâmbio.

([43]) Considerandos 71 a 74. Ver também acórdão do Tribunal de Primeira Instância de 8 de Outubro de 1996 nos processos apensos T-24/93, T-25/93, T-26/93 e T-28/93 Compagnie Maritime Belge e outros/Comissão, Col. 1996, p. II-1201, pontos 202-203.

(74) Tal como aconteceu com o TAA, o TACA Revisto abrange as companhias marítimas estabelecidas em diversos Estados-Membros e que prestam, nomeadamente, serviços regulares de transportes marítimos entre portos no Norte da Europa e portos nos Estados Unidos e Canadá. A eliminação ou diminuição da concorrência entre as partes no que se refere ao preço ou aos serviços pode, consequentemente, ter por efeito uma distorção dos fluxos comerciais nos portos do Norte da Europa, entre eles e ainda nas suas zonas de atracção. Além disso, uma vez que o serviço de transporte marítimo constitui normalmente apenas um elo numa cadeia de fornecimento que inclui, nomeadamente, serviços de manuseamento de carga e serviços de transporte terrestre, uma restrição da concorrência no elo do transporte marítimo produzirá inevitavelmente um efeito colateral sobre estas outras actividades e sobre o comércio fora da área terrestre imediata do porto. Tal será ainda mais provável nos casos em que, como no caso em apreço, o próprio acordo prevê a fixação de um preço comum para os serviços de manuseamento de carga.

(75) Um acordo de fixação de preços ou de limitação do fornecimento constitui uma restrição grave da concorrência. Dada a quota de mercado das partes no TACA Revisto, esta restrição é susceptível de produzir um efeito apreciável no comércio entre Estados-Membros.

9. ISENÇÃO POR CATEGORIA: ARTIGO 3.º DO REGULAMENTO (CEE) N.º 4056/86

9.1. Âmbito da isenção por categoria

(76) O artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86 prevê uma isenção da proibição prevista no actual n.º 1 do artigo 81.º do Tratado para os membros de uma conferência marítima no que se refere à fixação de taxas de frete uniformes ou comuns e outras condições acordadas relativas à prestação de serviços marítimos regulares. Prevê igualmente uma isenção para um número reduzido de outras actividades a que os membros de uma conferência marítima podem recorrer, para além da fixação de preços e condições de transporte dos serviços de transporte marítimos. As razões para a concessão desta isenção prendem-se nomeadamente com os benefícios para os carregadores descritos nos considerandos do Regulamento (CEE) n.º 4056/86 ([44]) e, em especial, o papel estabilizador das conferências, que garantem aos carregadores serviços fiáveis.

(77) No acórdão TAA, o Tribunal de Primeira Instância recordou que as disposições de derrogação ao n.º 1 do artigo 81.º devem ser interpretadas de forma rigorosa, acrescentando que esta conclusão se deve aplicar *a fortiori* às disposições de isenção por categoria do Regulamento (CEE) n.º 4056/86:

> «devido à sua duração ilimitada e ao carácter excepcional das restrições da concorrência autorizadas (acordo horizontal que tem a fixação de preços por objecto). Daí resulta que a isenção por categoria prevista no artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86 não pode ser objecto de interpretação extensiva e evolutiva de forma a abranger todos os acordos considerados úteis pelas companhias marítimas, ou mesmo necessários para se adaptarem às condições de mercado» ([45])

(78) Deste modo, a isenção por categoria deve ser interpretada de forma a abranger apenas as disposições de um acordo de conferência que se relacionam com a exploração dos serviços regulares de transportes marítimos e a fixação da respectiva tabela.

9.2. Aplicação da isenção por categoria ao TACA Revisto

(79) A ESC afirmou que a Comissão não pode aplicar o artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86 e não pode conceder uma isenção individual, uma vez que a principal causa da estabilidade comercial existente nos tráfegos TACA decorre principalmente, segundo opinião das próprias companhias marítimas, dos contratos confidenciais.

([44]) «Considerando que é oportuno prever uma isenção por categoria em benefício das conferências marítimas; que essas conferências exercem um papel estabilizador capaz de garantir serviços fiáveis aos carregadores; que elas contribuem geralmente para assegurar uma oferta de serviços regulares de transporte marítimo suficientes e eficazes...» [oitavo considerando do Regulamento (CEE) n.º 4056/86].

([45]) Ponto 146 — sublinhado nosso.

(80) O artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86 isenta determinados comportamentos dos transportadores, quer estejam ou não associados com outros comportamentos, desde que a Comissão tenha a possibilidade de tomar medidas nos termos do artigo 7.º Desta forma, a tabela de uma conferência marítima objecto de uma isenção ao abrigo do artigo 3.º não deixa de estar isenta apenas devido ao facto de os membros da conferência concluírem igualmente contratos de serviços.

9.3. **Regulação da capacidade**

(81) O artigo 5.3 iv) do TACA Revisto, tal como notificado inicialmente, autorizava as partes a cooperarem com o objectivo de «... regularem a capacidade de transporte oferecida por cada uma delas». A redacção desta disposição era semelhante à da alínea d) do artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86. Em resposta às preocupações da Comissão, a redacção foi alterada do seguinte modo:

> «**sem prejuízo da transmissão à Comissão Europeia e à FMC dos relatórios e previsões, segundo as modalidades acordadas entre as partes e a Comissão Europeia e as partes e a FMC, respectivamente**, a regulação da capacidade de transporte oferecida por cada uma delas (tal como definidas no anexo B), **desde que as partes não procedam a um aumento das taxas da tabela juntamente com qualquer programa de regulação de capacidade, em qualquer tráfego abrangido por tal programa ou criem uma época alta artificial**» (sublinhado nosso).

(82) Em conformidade com o acordado entre as partes e a Comissão, os relatórios e previsões que devem ser fornecidos a esta última ([46]) incluirão:

1. Um relatório *ex ante*, apresentado antes da aplicação de qualquer programa de regulação da capacidade, que descreva os levantamentos de carga semanais projectados pelas partes e a capacidade semanal total disponível para o programa na sua totalidade;

2. Um relatório semanal, apresentado relativamente a cada uma das semanas em que se aplicará o programa proposto, contendo as mesmas informações que o relatório *ex ante* e descrevendo qualquer nova projecção revista para a semana em questão;

3. Um relatório semanal, apresentado relativamente a cada uma das semanas em que se aplicará o programa proposto, contendo informações, para cada navio, sobre os *slots* não utilizados e sobre a carga não embarcada e/ou transferida para outro navio durante a semana anterior; e

4. Um relatório *ex post*, apresentado após o termo do programa, que apresente, em termos semanais, os levantamentos totais efectivos de carga e a capacidade efectiva total.

(83) As partes fornecerão igualmente um relatório que abranja o período de 18 meses que antecede o programa, enquanto período de referência para a apreciação da regulação de capacidade.

(84) Desde que as partes observem, de forma contínua, as condições previstas no artigo 5.3(iv), as disposições de regulação de capacidade do TACA Revisto são abrangidas pelo âmbito de aplicação da isenção por categoria das conferências marítimas. Esta conclusão é coerente com a posição que a Comissão adoptou nas decisões TAA ([47]) e EATA ([48]).

([46]) Estes relatórios foram já fornecidos no que se refere ao programa de regulação de capacidade 2001/2002 Natal/Ano Novo do TACA Revisto.
([47]) Pontos 359 a 370.
([48]) Decisão 1999/485/CE da Comissão no processo IV/34.250 — Europe Asia Trades Agreement (JO L 193 de 26.7.1999, p. 23), considerandos 177 e seguintes.

(85) No que se refere à sugestão da ESC segundo a qual a Comissão deveria, neste contexto, analisar mais profundamente o acórdão TAA, este último é omisso quanto à questão de saber se o programa de gestão de capacidade do TAA teria sido abrangido pela isenção por categoria das conferências marítimas caso o TAA tivesse sido uma conferência. Em contrapartida, o Tribunal confirmou a conclusão da Comissão de que o TAA — incluindo as disposições relativas à gestão das capacidades — proporcionava aos seus membros a possibilidade de eliminarem a concorrência no que se refere a uma parte substancial dos serviços em questão, não podendo por conseguinte beneficiar de uma isenção individual nos termos do n.º 3 do artigo 81.º do Tratado.

(86) A conclusão *supra* não se aplica às disposições de regulação da capacidade do TACA Revisto, quer se considere ou não que estejam abrangidas pela isenção por categoria. As partes no TAA detinham uma quota de mercado de aproximadamente 75 %, enquanto as partes no TACA Revisto têm uma quota de mercado conjunta que não excede cerca de 50 %. Além disso, o programa TAA não envolvia uma verdadeira retirada de capacidades, não tendo consequentemente provocado economias de custos significativas que pudessem ser repercutidas nos utilizadores do transporte. Em contrapartida, os acordos de capacidade do TACA Revisto — tal como aplicados durante as épocas baixas de Natal e Ano Novo de 2000/2001 e 2001/2002 — implicaram a retirada de navios, tendo-se traduzido por significativas economias de custos. As disposições do TACA Revisto — contrariamente às do TAA — estão também rodeadas de salvaguardas que garantem uma protecção contra abusos.

9.4. **Disposições não abrangidas pela isenção por categoria**

(87) Na medida em que possam ser consideradas restritivas da concorrência, as disposições relacionadas com contratos de serviços do acordo e contratos de serviços de transportadores múltiplos não são abrangidas pela isenção por categoria ([49]).

(88) Outras disposições não são abrangidas pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 4056/86 e, assim, não são abrangidas pelo âmbito da isenção por categoria. Estas disposições são as seguintes:

1. As disposições do TACA Revisto que são abrangidas pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 1017/68 (e que, por conseguinte, não são abrangidas pelo âmbito do presente processo); e

2. As disposições que autorizam as partes a acordarem preços e condições para os serviços de manuseamento de carga num porto que não sejam inseparáveis da viagem marítima.

10. **ISENÇÃO INDIVIDUAL: N.º 3 DO ARTIGO 81.º DO TRATADO (E N.º 3 DO ARTIGO 53.º DO ACORDO EEE)**

10.1. **Contratos de serviços**

(89) Na decisão TACA a Comissão concluiu nomeadamente que as partes no TACA infringiram o disposto no artigo 85.º do Tratado ao acordarem condições em que podem celebrar contratos de serviços com carregadores ([50]). A Comissão concluiu igualmente que as partes no TACA tinham infringido o artigo 82.º do Tratado ao colocarem restrições ao acesso e conteúdo desses contratos ([51]). Os dois tipos de comportamento foram proibidos ([52]). A decisão TACA não proibia as partes de oferecerem contratos de serviços conjuntos (ou seja, contratos de serviços de acordo ou contratos de serviços de transportadores múltiplos) ([53]).

([49]) Ver decisão TACA, considerandos 454 a 462.
([50]) Artigo 3.º
([51]) Artigo 6.º
([52]) Artigos 4.º e 7.º
([53]) O artigo 3.º da decisão não prevê esta proibição. Diz em contrapartida respeito a dois tipos de restrições: i) quando o acordo impedia os membros do TACA de concluírem contratos de serviços individuais com carregadores ou restringiam a sua liberdade de o fazer; e ii) quando o acordo restringia as condições que podem ser incluídas nos contratos individuais de serviço. O TACA Revisto não contém tais restrições; não são impostas quaisquer restrições ao acesso aos contratos individuais de serviços.

10.1.1. *Contratos de serviços de acordo (ASC) e contratos de serviços de transportadores múltiplos (MSC)*

(90) O acordo prevê que as companhias marítimas podem concluir ASC ou MSC e adoptar um formulário-tipo de AS, relativamente aos serviços prestados entre portos no EEE e portos e pontos terrestres fora do EEE. Tal como acima referido (considerando 40), estes contratos podem incluir um preço, estreitamente relacionado com a actividade do transporte marítimo, para todos os serviços fornecidos entre o navio e a entrada no porto ([54]). Na medida em que estas disposições possam ser consideradas restritivas da concorrência, não são abrangidas pela isenção por categoria das conferências marítimas prevista no Regulamento (CEE) n.º 4056/86 ([55]), mas podem beneficiar de uma isenção individual nos termos do n.º 3 do artigo 81.º Na decisão TACA foram identificados dois benefícios principais decorrentes dos contratos de serviços ([56]): permitem o fornecimento de serviços especiais que melhoram a cadeia da oferta e contribuem para a estabilidade dos preços. Os contratos de serviços podem também reduzir os custos de estudos de mercado e os custos administrativos. A oferta, pelas companhias marítimas membros do TACA Revisto, de ASC e MSC a carregadores que os desejem, contribuirá para a estabilidade, permitirá o fornecimento de serviços especiais e contribuirá para reduzir os custos de procura, negociação e controlo ([57]).

(91) Agora que não existem restrições aos ISC — na verdade os ISC constituem actualmente a forma preferida de acordo no tráfego abrangido pelo TACA Revisto — é suficiente que existam pelo menos alguns casos em que os contratos de serviços conjuntos proporcionem benefícios adicionais para os carregadores comparativamente com os ISC. Tal como os relatórios periódicos fornecidos pelas partes revelam, alguns carregadores continuaram a optar por contratos de serviços conjuntos num contexto em que os ISC estão disponíveis de forma livre e ampla; este facto constitui por si só um elemento de prova suficiente de que, em certas circunstâncias, os contratos de serviços conjuntos proporcionam benefícios para os carregadores. A fixação de um preço contratual conjunto constitui um elemento essencial e indissociável de um contrato de serviços conjunto, sendo por conseguinte indispensável para alcançar tais benefícios.

(92) É improvável que a concorrência seja eliminada na acepção do n.º 3 do artigo 81.º À concorrência totalmente exterior à conferência, vem juntar-se uma concorrência interna considerável proveniente dos contratos de serviços individuais (ver considerando *supra*).

10.2. **Serviços de manuseamento de carga no porto**

(93) As conferências, incluindo o TACA, seguiam a prática de dividir as suas tabelas em cinco partes, apresentando taxas para cada um dos serviços seguintes: transporte no segmento terrestre até ao porto; manuseamento da carga no porto (transferência do meio de transporte terrestre para o navio); transporte marítimo; manuseamento da carga no porto de destino (transferência do navio para o meio de transporte terrestre) e transporte terrestre até ao local de destino final ([58]). As partes deixaram de acordar preços para o transporte terrestre no EEE. Por conseguinte, no que se refere ao EEE, a tabela apenas fixa os preços para o manuseamento da carga no porto de partida ou destino.

(94) Embora o Tribunal de Primeira Instância não tenha tomado qualquer decisão sobre a linha de demarcação exacta entre os serviços de manuseamento de carga e os serviços de transporte marítimo, esclareceu que se deve considerar que o Regulamento (CEE) n.º 4056/86 se aplica apenas ao transporte marítimo porto-a-porto e que o serviço de transporte marítimo cessa com a chegada ao porto ([59]). Decorre desta situação que os encargos de tabela para as operações de manuseamento de carga no porto apenas podem ser abrangidos pelo âmbito de aplicação da isenção por categoria das conferências marítimas prevista nesse regulamento na medida em que essas operações sejam inseparáveis da viagem marítima (ver considerando *supra*).

(95) Não é contudo necessário, no âmbito do presente processo, identificar com precisão quais as operações que integram cada categoria porque, na medida em que a tabela TACA revista abrange os serviços de manuseamento de carga que não são abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 4056/86 mas sim pelo âmbito de aplicação do Regulamento n.º 17, pode considerar-se que tais serviços são passíveis de isenção ([60]).

(96) Os serviços de manuseamento de carga em questão, fornecidos no porto, estão estreitamente ligados em termos económicos e físicos ao transporte marítimo enquanto tal. Na generalidade e pelo menos desde a introdução do transporte por contentores, estes serviços têm sido contratados pelos transportadores e a eles facturados directamente pelo operador de carga (operador de terminal ou

([54]) Para a lista dos encargos relacionados com estes serviços, ver nota 16 *supra*.
([55]) Ver decisão TACA, considerandos 454 a 462. Ver também acórdão TAA, ponto 164.
([56]) Ver considerandos 472 a 476.
([57]) De notar que a Comissão aceitou já os contratos de serviços conjuntos ao decidir não levantar sérias dúvidas relativamente a tais acordos no caso da Polfin Liner Conference (JO C 396 de 19.12.1998, p. 10; IP/99/193).
([58]) Decisão TACA, considerando 96.
([59]) Acórdão FEFC, pontos 239 a 241.
([60]) Na medida em que os serviços de manuseamento de carga são abrangidos pelo Regulamento (CEE) n.º 1017/68, não são abrangidos pelo presente processo.

empresa de estiva). Os utilizadores dos transportes, principalmente os que apenas têm reduzidos volumes a transportar, podem beneficiar desta situação, uma vez que normalmente os transportadores dispõem de um maior poder de negociação face aos operadores de terminal e conseguem negociar um preço substancialmente mais baixo do que o que seria obtido pelo carregador ([61]). Neste contexto e nas circunstâncias muito especiais do presente caso, a Comissão não levantará objecções a que as partes no TACA Revisto fixem encargos para estes serviços. Entre as circunstâncias muito especiais do presente caso, conta-se o facto de ser aplicada a tabela de conferência apenas a uma ínfima proporção da carga transportada ao abrigo do TACA Revisto, sendo de longe a grande maioria transportada no âmbito de contratos de serviços individuais. A Comissão tomou também em consideração o facto de as partes no TACA Revisto terem uma quota de mercado conjunta não superior a cerca de 50 %. As partes no TACA Revisto estão assim sujeitas a um nível de concorrência sem precedentes, tanto interna como externa, e os carregadores dispõem de um amplo leque de alternativas de transporte ao abrigo da tabela da conferência.

10.3. **Conclusão**

(97) Pelas razões que precedem, conclui-se que os aspectos do acordo notificado, referidos nos considerandos 89 a 96 *supra*, que não são abrangidos pelo âmbito de aplicação do artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86, mas que são abrangidos pelo âmbito desse regulamento ou do Regulamento n.º 17 são susceptíveis de constituir uma infracção ao n.º 1 do artigo 81.º do Tratado, mas preenchem os critérios necessários para beneficiarem de uma isenção nos termos do n.º 3 do mesmo artigo.

11. **DURAÇÃO DA ISENÇÃO, CONDIÇÕES E OBRIGAÇÕES**

(98) Nos termos do artigo 13.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86 e do artigo 8.º do Regulamento n.º 17, uma decisão de aplicação do n.º 3 do artigo 81.º do Tratado deve indicar a que período se aplica; regra geral, esse período não deve ser inferior a seis anos. No presente caso, a isenção deverá produzir efeitos, no que se refere aos elementos do TACA Revisto que são abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 4056/86, a partir da data de aplicação do acordo (31 de Dezembro de 1998) e, no que se refere aos elementos que são abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento n.º 17, a partir da data de notificação (29 de Janeiro de 1999), devendo cessar seis anos após a data de publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* da comunicação da Comissão nos termos do n.º 2 do artigo 12.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86,

([61]) Ver, por exemplo, Lloyd's List de 12 de Junho de 2002, página 5: «Falando na mesma conferência [TOC 2002] o chefe operacional dos portos da P & O, Alistair Baillie, instou os operadores de terminais a repensarem completamente os preços. Os transportadores, que sofrem grandes pressões, estão a descer os encargos de manuseamento no terminal "reduzindo todo o sector a receitas inviáveis". Além disso, os transportadores não podem reter quaisquer economias que obtenham para eles próprios e, em vez disso, transferem-nas directamente para o cliente não melhorando os seus resultados, afirmou o sr. Baillie. Por essa razão, considera que os operadores de terminais deveriam dividir os seus encargos entre as companhias marítimas e os carregadores, pagando os primeiros os serviços de carga do navio para terra e os segundos os serviços entre a terra e a entrada do porto. […] A divisão dos serviços entre as partes interessadas na carga e os transportadores poderia constituir a base das futuras políticas de fixação de preços, propôs o sr. Baillie, reduzindo assim a exposição dos operadores de terminais às fracas taxas dos fretes marítimos.»

ADOPTOU A SEGUINTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Nos termos do n.º 3 do artigo 81.º do Tratado, as disposições do n.º 1 do artigo 81.º do Tratado não são aplicáveis aos aspectos do Acordo de Conferência Transatlântica («TACA») Revisto relativos aos contratos de serviço conjunto e ao manuseamento de carga no porto, abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 4056/86 e do Regulamento n.º 17, a partir de 31 de Dezembro de 1998 no caso do Regulamento (CEE) n.º 4056/86 e a partir de 29 de Janeiro de 1999 no caso do Regulamento n.º 17, e por um período adicional de seis anos a partir de 6 de Maio de 1999.

Artigo 2.º

São destinatários da presente decisão:

AP Møller-Maersk Sealand
50 Esplanaden
DK-1098 Copenhagen K

Atlantic Container Line AB
Sydatlanten
Skandiahamnen
S-403 36 Gothenburg

Hapag-Lloyd Container Linie GmbH
Ballindamm 25
D-20095 Hamburg

Mediterranean Shipping Co SA
40 venue Eugene Pittard
CH-1206 Geneva

Nippon Yusen Kaisha
CPO Box 1250
Tokyo 100-91
Japão

Orient Overseas Container Line Limited
Harbour Centre
25 Harbour Road
Wanchai
Hong Kong

P&O Nedlloyd Limited
Beagle House
Braham Street
London E1 8EP
Reino Unido

Feito em Bruxelas, em 14 de Novembro de 2002.

Pela Comissão
Mario MONTI
Membro da Comissão