



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 13.10.2004
COM(2004) 675 final

LIVRO BRANCO

**sobre a revisão do Regulamento n° 4056/86
relativo à aplicação das regras comunitárias em matéria de concorrência
aos transportes marítimos**

(apresentado pela Comissão)

{SEC(2004) 1254}

1. INTRODUÇÃO

1.1. Objecto do presente Livro Branco

1. O presente documento tem por objectivo apresentar propostas concretas de acção no domínio da concorrência no sector dos transportes marítimos. O documento analisa, em especial, a possibilidade de manter, alterar ou revogar as disposições do Regulamento 4056/86 actualmente aplicáveis. Além disso, o documento analisa a questão de saber se seria apropriado substituir a actual isenção por categoria concedida às conferências marítimas prevista no Regulamento nº 4056/86 por outros instrumentos comunitários (como por exemplo uma nova isenção por categoria ou um conjunto de orientações), que abrangeriam qualquer novo quadro de cooperação comercial entre operadores de serviços regulares relativamente às rotas para a e a partir da UE (para além das formas de cooperação já existentes, como os consórcios e as alianças).

1.2. Regulamento nº 4056/86 do Conselho

2. O Regulamento (CEE) nº 4056/86 do Conselho, relativo à aplicação aos transportes marítimos dos artigos 81º e 82º do Tratado (a seguir denominado “Regulamento 4056/86”)¹, tinha inicialmente uma função dupla. Em primeiro lugar, incluía disposições processuais, que dotavam a Comissão de instrumentos práticos para proceder a inquéritos eficazes e a uma aplicação efectiva das regras comunitárias em matéria de concorrência no sector dos transportes marítimos. Em segundo lugar, previa certas disposições materiais para o sector marítimo. A mais importante destas disposições materiais é uma isenção por categoria da proibição prevista no nº 1 do artigo 81º do Tratado e aplicável a certas categorias de acordos, decisões e práticas concertadas das conferências marítimas de transporte regular. A primeira função do Regulamento nº 4056/86 tornou-se redundante a partir de 1 de Maio de 2004, data em que o Regulamento nº 1/2003 se tornou aplicável, revogando as disposições processuais do Regulamento nº 4056/86 e proporcionando desta forma regras comuns de execução em matéria de concorrência para praticamente todos os sectores, incluindo o sector dos transportes marítimos (com algumas excepções específicas)². As disposições materiais do Regulamento nº 4056/86 não foram, contudo, alteradas até ao momento. Após a supressão do regime processual específico em matéria de concorrência, o próximo passo lógico consiste em analisar se, nas actuais condições de mercado, as restantes disposições materiais específicas em matéria de concorrência no sector dos transportes marítimos se justificam.

1.3. A revisão

3. A revisão deve ser situada no seu contexto global a nível da UE. O Conselho Europeu de Lisboa de Março de 2000³ solicitou à Comissão que “*acelerasse a liberalização em áreas tais como o gás, a electricidade, os serviços postais e os transportes*”. Além disso, a revisão foi igualmente inspirada num relatório do Secretariado da OCDE, publicado em Abril de 2002 e que recomendava a supressão da isenção das regras *anti-trust* relativas à fixação dos preços e às discussões sobre as taxas⁴.

4. A principal questão da revisão consiste na actual isenção por categoria de que beneficiam determinadas práticas restritivas das conferências marítimas, em especial a fixação dos preços e a regulação da oferta. Todavia, a revisão cobre igualmente outras disposições incluídas no Regulamento 4056/86, ou seja, a exclusão de determinados serviços marítimos [(a cabotagem (isto é, serviços marítimos nacionais) e os serviços de *tramp* (serviços não regulares)] das disposições de aplicação das regras da concorrência, uma disposição sobre os acordos técnicos e uma disposição sobre conflitos de leis.
5. Nos dezoito anos que decorreram desde a adopção do Regulamento 4056/86, o mercado do transporte marítimo regular mudou. Em especial, o papel dos transportadores que oferecem serviços de transporte marítimo regular fora de uma conferência (operadores independentes) na maior parte das rotas para a e a partir da UE tornou-se mais importante. Além disso, desenvolveram-se formas de cooperação operacionais entre transportadores (que não implicam fixação de preços), tais como os consórcios e as alianças. Por outro lado, verificou-se um aumento substancial dos contratos confidenciais individuais entre transportadores e carregadores, tais como contratos de serviços individuais. Esta evolução suscitou a questão de saber se uma isenção por categoria relativa à fixação de preços e à regulação das capacidades por parte das conferências marítimas continua a justificar-se ao abrigo do nº 3 do artigo 81º do Tratado.
6. Foi acordado com os Estados-Membros⁵ que a revisão constitui um processo em três fases: 1) um inquérito; 2) um documento da Comissão e 3) uma proposta legislativa. O processo de revisão começou em Março de 2003, com a publicação de um documento de consulta (a seguir denominado “Documento de consulta de 2003”), disponível em:
<http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/legislation/maritime/en.pdf>.
Foram recebidos no total 36 contributos de prestadores de serviços de transporte marítimo regular (transportadores), utilizadores de transportes (carregadores e transitários), Estados-Membros, associações de consumidores e outros. Um grupo de economistas da Universidade Erasmo, de Roterdão, foi contratado para dar assistência no tratamento das respostas. As respostas ao documento de consulta e o relatório final Erasmo foram introduzidos no sítio web da Comissão. Na sequência de uma audição pública, realizada em Dezembro de 2003, a DG Concorrência apresentou os resultados do processo de consulta, bem como a sua análise preliminar num documento de discussão (a seguir denominado: “Documento de discussão”). Este documento de discussão serviu de base para um debate com os Estados-Membros em Maio de 2004 e foi igualmente publicado em <http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/>.

1.4. Questões

7. A revisão do Regulamento 4056/86 suscita basicamente as seguintes questões:
 - (a) Nas actuais condições de mercado, justifica-se ainda ao abrigo do nº 3 do artigo 81º do Tratado a isenção por categoria de que beneficiam os acordos de fixação das taxas de frete e de regulação da oferta e do mercado por parte das conferências marítimas?

- (b) Em caso negativo, seria necessário e adequado adoptar outros instrumentos comunitários (como por exemplo uma nova isenção por categoria ou um conjunto de orientações) que abrangessem qualquer novo quadro de cooperação comercial entre operadores de serviços regulares em rotas para a e a partir da UE (para além das formas de cooperação já existentes, como os consórcios e as alianças)?
- (c) Continua a justificar-se a exclusão dos serviços de *tramp* e de cabotagem das regras de execução em matéria de concorrência constantes do Regulamento 1/2003?
- (d) Existe uma razão válida para manter a derrogação específica aplicável a acordos puramente técnicos previstos no Regulamento 4056/86?
- (e) Existe uma razão válida para manter a disposição relativa aos conflitos de leis constante do Regulamento 4056/86?

2. A ISENÇÃO POR CATEGORIA CONCEDIDA ÀS CONFERÊNCIAS MARÍTIMAS

8. O Regulamento 4056/86 prevê, mediante certas condições e obrigações, uma denominada isenção por categoria para os acordos, decisões e práticas concertadas de todos ou parte dos membros de uma ou mais conferências marítimas, tal como definidas no nº 3, alínea b), do artigo 1º do Regulamento 4056/86, que tenham por objectivo a fixação de preços e de condições de transporte e que, além disso, abrangam uma ou mais das seguintes formas de cooperação:
- coordenação dos horários dos navios ou das suas datas de viagem ou de escala;
 - determinação da frequência das viagens ou escalas;
 - coordenação ou repartição das viagens ou escalas entre membros da conferência;
 - regulação da capacidade de transporte oferecida por cada um dos membros;
 - repartição entre os membros da tonelagem transportada ou da receita.
9. Decorre do próprio regulamento, da prática decisional da Comissão e da jurisprudência do Tribunal de Justiça que o Regulamento 4056/86 prevê uma isenção por categoria “*absolutamente excepcional*”⁶, devido ao facto de isentar a fixação de preços e a regulação das capacidades, normalmente consideradas restrições graves⁷, por uma duração ilimitada e de não determinar quaisquer limiares de quotas de mercado. Na realidade, o regulamento só pode ser explicado no seu contexto histórico.
10. As conferências marítimas procuraram interpretar a isenção por categoria em termos latos, considerando, em especial, que os acordos de não utilização de capacidades⁸ e de fixação dos preços do transporte terrestre⁹ eram abrangidos pela isenção por categoria. Tal não foi, contudo, aceite pela Comissão nem pelo Tribunal de Justiça.

Na realidade, a isenção por categoria constitui uma derrogação ao nº 1 do artigo 81º do Tratado, devendo, por conseguinte, ser interpretada de forma restrita¹⁰. Os objectivos prosseguidos por outras disposições do Tratado só podem ser tomados em consideração na medida em que possam ser contemplados nas quatro condições do nº 3 do artigo 81º do Tratado¹¹.

2.1. **Apreciação**

11. As regras comunitárias de concorrência assentam no pressuposto de que a concorrência garante os melhores serviços ao consumidor aos preços mais vantajosos. Por essa razão, o Tratado parte do princípio que a concorrência não deve ser falseada e que qualquer excepção a essa regra deve ser justificada. Os acordos que restringem a concorrência na acepção do nº 1 do artigo 81º do Tratado (tais como os acordos de fixação de preços e de regulação das capacidades) só podem ser isentos se satisfizerem as quatro condições cumulativas previstas no nº 3 do artigo 81º do Tratado, a saber:

- 1) O acordo deve contribuir para melhorar a produção ou a distribuição de bens ou contribuir para promover o progresso técnico ou económico (eficiência);
- 2) Os consumidores devem receber uma parte equitativa dos benefícios resultantes (repercussões);
- 3) As restrições devem ser indispensáveis para a consecução destes objectivos (indispensabilidade) e, finalmente,
- 4) O acordo não deve dar às partes a possibilidade de eliminar a concorrência em relação a uma parte substancial dos produtos em causa (não eliminação da concorrência).

12. A aplicação do n.º 3 do artigo 81.º do Tratado a certas categorias de acordos através de um regulamento de isenção por categoria baseia-se no pressuposto de que os acordos restritivos abrangidos pelo seu âmbito de aplicação satisfazem as quatro condições enunciadas no nº 3 do artigo 81º do Tratado.

13. A justificação da isenção por categoria concedida às conferências marítimas é apresentada no oitavo considerando do Regulamento 4056/86, que considera essencialmente que as conferências introduzem estabilidade, assegurando serviços fiáveis que não podiam ser prestados através de meios menos restritivos. Quanto a este aspecto, o Tribunal de Primeira Instância referiu que *“o Conselho não considerou (e na realidade não podia ter considerado) que a estabilidade é mais importante do que a concorrência”*¹².

14. Note-se que a justificação constante do oitavo considerando do Regulamento 4056/86 não se baseou na experiência da Comissão relativo à aplicação do nº 3 do artigo 81º às conferências marítimas¹³. Neste contexto, a principal questão analisada no processo de revisão é saber se, à luz das condições cumulativas do nº 3 do artigo 81º do Tratado, a justificação para a fixação de preços e para a regulação da oferta por parte das conferências marítimas constante do Regulamento 4056/86 pode (ainda) ser considerada válida, tendo em conta as actuais condições do mercado. Em

caso negativo, deixaria de existir uma justificação legal para a isenção por categoria, que por conseguinte teria de ser suprimida ou revista. Para o efeito, as partes foram convidadas a apresentar elementos de prova factuais.

15. Tal como explicado mais em pormenor no anexo, resulta da consulta que as quatro condições cumulativas que podiam justificar uma isenção dos acordos de fixação de preços e da regulação da oferta e do mercado concluídos pelas conferências marítimas aparentemente deixariam de estar preenchidas. Não existem dados económicos conclusivos de que os pressupostos em que a isenção por categoria assentava aquando da sua adopção em 1986 sejam, nas actuais condições de mercado e com base nas quatro condições cumulativas do nº 3 do artigo 81º do Tratado, ainda justificadas.

3. OUTRAS FORMAS DE COOPERAÇÃO A NÍVEL DO TRANSPORTE MARÍTIMO REGULAR

3.1. Introdução

16. As conferências não são a única forma de organização do transporte marítimo regular. Os serviços regulares podiam igualmente ser fornecidos por consórcios e alianças. As actividades dos consórcios são objecto de uma isenção por categoria ao abrigo do nº 3 do artigo 81º do Tratado, mediante certas condições e obrigações, tal como previsto no Regulamento 823/2000. Os transportadores podem igualmente decidir fundir as suas actividades, o que deve ser apreciado no âmbito das regras (nacionais ou comunitárias) aplicáveis em matéria de controlo das concentrações.

3.2. Acordos de discussão

17. Entre as formas de cooperação possíveis a nível do transporte marítimo regular, para além das já existentes em rotas para a e a partir da UE, podíamos citar, por exemplo, os denominados acordos de discussão. Estes acordos existem em especial nas rotas dos Estados Unidos e nas rotas para a e a partir da Austrália¹⁴. Um acordo de discussão é uma espécie de acordo-quadro por força do qual os transportadores que são membros de conferências e outros conseguem coordenar de forma flexível o seu comportamento concorrencial no mercado em relação às taxas de frete e outras condições de serviço. O âmbito e conteúdo desses acordos podem variar. Os acordos de discussão prevêm normalmente o intercâmbio de informações comerciais sensíveis entre concorrentes e devem, por conseguinte, respeitar a jurisprudência constante do Tribunal de Justiça em matéria de intercâmbio de informações. Mais importante ainda, tal como demonstrado nos EUA, a flexibilidade inerente dos acordos de discussão torna-os atractivos para as companhias marítimas tradicionalmente independentes. Quanto a este aspecto, os acordos de discussão podem, em termos de política da concorrência, revelar-se piores do que as conferências, uma vez que são susceptíveis de eliminar uma concorrência externa efectiva em relação às conferências.
18. Além disso, são concebíveis outras formas de cooperação entre armadores, que respeitem o direito comunitário da concorrência.

3.3. A proposta da ELAA

19. A European Liners Affairs Association (ELAA) apresentou à Comissão uma proposta de uma nova “estrutura regulamentar” para os serviços de transporte marítimo regular que operam para a e a partir da UE¹⁵, que considera poder substituir o Regulamento 4056/86¹⁶. A Comissão tomou nota desta proposta, mas gostaria de sublinhar que a mesma não resulta de quaisquer negociações ou de um acordo com os seus serviços. A proposta reflecte simplesmente o que a ELAA considera ser um enquadramento comercial adequado para a cooperação a nível do transporte marítimo regular. Essencialmente, a ELAA propõe¹⁷:
- o intercâmbio e discussão entre companhias, de dados agregados sobre a utilização das capacidades e a dimensão do mercado, por rota e numa base região a região e zona a zona (dados correspondentes ao mês anterior);
 - o intercâmbio, discussão e avaliação das flutuações das mercadorias por rota (com base em dados agregados correspondentes ao mês anterior);
 - a discussão e avaliação de dados agregados sobre a oferta e a procura por rota/mercadoria, sendo publicadas previsões da procura por rota e por mercadoria;
 - a possibilidade de obtenção, por parte das companhias, da sua própria quota de mercado por rota, por região e por porto (dados agregados correspondentes ao mês anterior);
 - a elaboração de um índice de preços diferenciado por tipo de equipamento (por exemplo, navio-frigorífico, carga a granel seca) e/ou por rota (dados agregados correspondentes ao trimestre anterior). Estas informações serão publicadas;
 - o cálculo das sobretaxas e taxas acessórias com base em fórmulas transparentes e públicas; os pormenores serão discutidos com os carregadores.

3.4. Observações preliminares sobre a proposta da ELAA

20. A Comissão congratula-se com a vontade manifestada pelos transportadores de reflectirem sobre uma futura organização do transporte marítimo regular diferente do actual sistema de conferências. O próprio sector sugeriu, na realidade, que actualmente certos transportadores nem sempre estão particularmente interessados nas actividades isentas ao abrigo do Regulamento 4056/86 (isto é, a fixação de preços e regulação da oferta e do mercado), mas sim no “processo de discussão” que as envolve. Acrescente-se, aliás, que qualquer nova proposta de quadro de cooperação entre companhias de transporte marítimo regular terá de ser cuidadosamente analisada no que diz respeito à sua compatibilidade com as regras comunitárias em matéria de concorrência.
21. A Comissão está consciente de que os transportadores membros de conferências foram habituados a desenvolverem actividades que em qualquer outro sector económico teriam normalmente sido proibidas no âmbito das regras comunitárias de concorrência. Esta posição privilegiada dos transportadores membros de uma conferência pode dificultar a adaptação de alguns deles a uma situação em que terão de respeitar as regras comunitárias de concorrência, como qualquer outro sector.

Nestas circunstâncias, é também compreensível que, de um ponto de vista comercial, os transportadores procurem obter uma “supressão progressiva” do actual sistema ou pelo menos um sistema alternativo próximo do actual sistema e que tenha o mais possível em conta a sua situação específica. Deve, no entanto, recordar-se que a manutenção de qualquer tratamento diferente, no âmbito das regras comunitárias em matéria de concorrência, do sector dos transportes marítimos regulares em comparação com outros sectores com elevada intensidade de capital e com custos fixos significativos e flutuações a nível da procura (como, por exemplo, os transportes aéreos), deve ser fundamentada de forma convincente. Além disso, deve ter-se em conta o impacto de qualquer sistema alternativo sobre o conjunto do sector dos transportes marítimos regulares; devem ser tomados em consideração não apenas os interesses dos transportadores membros de conferências, mas também os interesses dos seus concorrentes (operadores independentes), clientes (carregadores) e consumidores finais. A ELAA sublinhou que a sua proposta beneficiaria o conjunto do sector dos transportes marítimos regulares, não apenas os transportadores, mas igualmente os seus clientes. Neste contexto, a Comissão convida expressamente todas as partes interessadas, nomeadamente os carregadores, tanto associações como a ESC como carregadores individuais, a apresentarem as suas observações relativamente aos vários aspectos da proposta.

3.5. Conclusão

22. Se a actual isenção por categoria, actualmente aplicável aos acordos de fixação de preços e de regulação das capacidades concluídos pelas conferências marítimas for revogada, as conferências marítimas tornar-se-ão basicamente incompatíveis com o artigo 81º do Tratado¹⁸ nas rotas para a e a partir da UE, tal como definidas no Regulamento 4056/86. A questão está em saber qual o instrumento jurídico comunitário necessário para dar orientações sobre a aplicação do artigo 81º a outras formas de cooperação a nível dos serviços de transporte marítimo regular. Naturalmente, a necessidade e o tipo desse instrumento jurídico dependerá muito do conteúdo do quadro de cooperação proposto, em especial, saber se implica restrições da concorrência na acepção do nº 1 do artigo 81º do Tratado e, em caso afirmativo, se se pode considerar que estão preenchidas as condições para uma isenção ao abrigo do nº 3 do artigo 81º do Tratado.
23. A Comissão convida os terceiros a apresentarem as suas observações sobre a necessidade e a eventual forma de um instrumento jurídico para um eventual novo quadro de cooperação comercial entre companhias marítimas.

4. CABOTAGEM E SERVIÇOS DE TRAMP

24. Os serviços internacionais de *tramp*, tal como definidos no nº 3, alínea a), do artigo 1º do Regulamento 4056/86, e os serviços de transporte marítimo que se efectuam exclusivamente entre portos de um mesmo Estado-Membro (cabotagem), tal como previstos no nº 2 do artigo 1º do Regulamento 4056/86, encontram-se actualmente excluídos das disposições de execução das regras de concorrência comunitárias, nos termos do disposto nas alíneas a) e b) do artigo 32º do Regulamento 1/2003^{19, 20}.
25. Tal como explicado mais em pormenor no anexo, não foi apresentado qualquer argumento credível que justifique a razão para estes serviços beneficiarem de regras

de execução diferentes das que o Conselho decidiu que deviam ser aplicadas a todos os outros sectores da economia. Também não foi explicado quais as consequências negativas legítimas que tais alterações processuais podiam ter para o sector. Neste contexto, a Comissão propõe a integração dos serviços de cabotagem marítima e dos serviços de *tramp* no âmbito de aplicação das regras gerais de execução previstas no Regulamento 1/2003. Contudo, a fim de ajudar o sector dos serviços de *tramp* a avaliar de forma correcta, nomeadamente, os seus “acordos de agrupamento”, a Comissão tomará em consideração a elaboração de um certo tipo de orientações sob uma forma a determinar.

5. ACORDOS TÉCNICOS

26. O artigo 2º do Regulamento 4056/86 permite que os fornecedores de transportes marítimos concluam acordos que apenas tenham por objectivo e efeito aperfeiçoamentos técnicos ou uma cooperação técnica. Tais acordos não são abrangidos pelo nº 1 do artigo 81º do Tratado. O artigo 2º inclui certos exemplos, tais como normas ou tipos para os navios, e material e coordenação dos horários de transporte em itinerários sucessivos.
27. Tal como explicado mais em pormenor no anexo, esta excepção específica para os acordos técnicos, tal como confirmada pelo Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias, é meramente declaratória e o documento propõe, por conseguinte, a revogação desta disposição, tal como foi revogada pelo Conselho no princípio do ano em relação aos transportes aéreos.

6. CONFLITO DE LEIS

28. O artigo 9º do Regulamento 4056/86 prevê o procedimento a seguir no caso de a aplicação do regulamento gerar um conflito com o direito de um país terceiro. Nesse caso, a Comissão deve consultar as autoridades competentes desse país terceiro e solicitar ao Conselho que a autorize a encetar negociações, se necessário. O raciocínio subjacente à inclusão na altura desta disposição no Regulamento 4056/86, foi aparentemente ter-se considerado que, tendo em conta as características do transporte marítimo internacional, a aplicação do Regulamento 4056/86 podia originar conflitos com as legislações e regulamentações de certos países terceiros e ter consequências lesivas de interesses comerciais e marítimos importantes da Comunidade (*décimo quinto considerando* do Regulamento 4056/86).
29. Tal como explicado mais em pormenor no anexo, não surgiu qualquer conflito de leis no passado e é pouco provável que tal aconteça, mesmo que a isenção da conferência marítima seja plenamente revogada. Por conseguinte, não parece existir qualquer justificação para manter esta disposição.

7. CONCLUSÕES

30. Decorre do que precede que as conclusões sobre as várias questões são as seguintes:
- (a) *Nas actuais condições de mercado, justifica-se ainda ao abrigo do nº 3 do artigo 81º do Tratado a isenção por categoria de que beneficiam os*

acordos de fixação de preços e de regulação da oferta e do mercado por parte das conferências marítimas? Não existem dados económicos conclusivos de que os pressupostos em que a isenção por categoria assentava aquando da sua adopção em 1986 continuam a justificar-se, nas actuais condições de mercado e com base nas quatro condições cumulativas do nº 3 do artigo 81º do Tratado. Nesta base, a Comissão tenciona propor a revogação da actual isenção por categoria em relação às conferências marítimas.

- (b) *Em caso negativo, a Comissão devia propor a substituição da isenção por categoria por um instrumento jurídico diferente para os serviços de transporte marítimo regular, aplicável às rotas para a e a partir da UE?* A Comissão apreciará as sugestões relevantes provenientes do sector, bem como as observações dos diversos intervenientes, a fim de tomar posição, através de um instrumento jurídico apropriado, relativamente a um quadro alternativo de cooperação entre as companhias marítimas. A ELAA já apresentou ideias concretas sobre tal quadro. Antes de tomar posição sobre essas sugestões, a Comissão gostaria de convidar os terceiros interessados a apresentarem as suas observações, bem como a sugerirem opções alternativas.
- (c) *Continua a justificar-se a exclusão dos serviços de tramp e de cabotagem (isto é, serviços marítimos nacionais) das regras de execução em matéria de concorrência constantes do Regulamento 1/2003?* Não foi apresentado qualquer argumento credível que justifique a razão pela qual estes serviços devem beneficiar de regras de execução diferentes das que o Conselho decidiu que deviam ser aplicadas a todos os outros sectores. Também não foi dada qualquer explicação sobre quais as consequências negativas legítimas que tais alterações processuais podem ter para o sector. Neste contexto, a Comissão está a ponderar a integração dos serviços de cabotagem marítima e dos serviços de *tramp* no âmbito de aplicação do Regulamento 1/2003. A Comissão proporcionará ao sector algumas orientações sobre a aplicação das regras em matéria de concorrência a este sector.
- (d) *Existe uma razão válida para manter a derrogação especificamente aplicável aos acordos puramente técnicos?* A disposição relativa a acordos técnicos prevista no artigo 2º do Regulamento 4056/86, tal como confirmada pelo Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias, é meramente declaratória e a Comissão considera propor a revogação desta disposição, tal como foi revogada pelo Conselho no princípio do ano em relação aos transportes aéreos.
- (e) *Existe uma razão válida para manter a disposição relativa aos conflitos de leis constante do Regulamento 4056/86?* Não surgiu qualquer conflito de leis no passado e não parece existir qualquer justificação para manter o artigo 9º do Regulamento 4056/86. Todavia, antes de tomar uma posição sobre esta questão, a Comissão convida as partes interessadas, nomeadamente os seus homólogos internacionais, a apresentarem os seus pontos de vista sobre a necessidade de uma disposição relativa aos conflitos de leis.

8. MEDIDAS PROPOSTAS

31. À luz das conclusões que precedem, a Comissão propõe o seguinte:

- Revogar as disposições materiais do Regulamento 4056/86 actualmente em vigor, em especial a isenção por categoria concedida às conferências marítimas e a derrogação aplicável aos acordos técnicos.
- Analisar que tipo de instrumento seria necessário para substituir o Regulamento 4056/86 e apresentar uma proposta adequada relativamente a esse aspecto, tomando igualmente em consideração a posição concorrencial do sector do transporte marítimo regular da UE num contexto global.
- Analisar cuidadosamente a proposta da ELAA, tal como consta do presente documento, à luz das observações recebidas de terceiros interessados, bem como qualquer outra proposta que possa ser apresentada pelo sector ou por outras partes interessadas.
- Propor uma alteração ao Regulamento 1/2003, de forma a suprimir do seu âmbito de aplicação a actual exclusão de serviços de *tramp* e de cabotagem.
- Analisar cuidadosamente se existem razões para manter uma disposição relativa a conflito de leis.

9. CONVITE PARA A APRESENTAÇÃO DE OBSERVAÇÕES

32. A Comissão convida os Estados-Membros, todas as outras instituições e as partes interessadas a apresentarem observações sobre o presente Livro Branco no prazo de dois meses a contar da data da sua publicação, enviando-as para os seguintes endereços:

Por via postal:

Direcção-Geral da Concorrência
Comissão Europeia
Unidade D2 (Transportes)
Livro Branco sobre a revisão do regime aplicável aos transportes marítimos
Rue Joseph II 70 2/237
1049 Bruxelas

Por correio electrónico:

COMP-D2-REVIEW4056@cec.eu.int

Anexo: Documento de referência

-
- 1 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 (JO L 378 de 31.12.1986, p. 24), com a redacção que lhe foi dada pelo Regulamento n.º 1/2003 do Conselho, de 16 de Dezembro de 2002 (JO L 1 de 4.1.2002, p. 1).
- 2 Regulamento (CE) n.º 1/2003 do Conselho, de 16 de Dezembro de 2002 (JO L 1 de 4.1.2003, p. 1).
- 3 SN 100/1/100.
- 4 Relatório do Secretariado da OCDE de Abril de 2002, Política da concorrência nos transportes marítimos regulares, pp. 74-80, disponível em <http://www.oecd.org/dataoecd/13/46/2553902.pdf>.
- 5 Comité Consultivo *ad hoc* de 25 de Março de 2002.
- 6 Ver, por exemplo, o processo T-86/95, *Compagnie Générale Maritime*, [2002] Col. II-1011, pontos 254, 393 e 484.
- 7 As restrições graves são geralmente consideradas restrições da concorrência por objecto abrangidas pelo âmbito de aplicação do n.º 1 do artigo 81º do Tratado, que em geral não satisfazem as condições para uma isenção ao abrigo do n.º 3 do artigo 81º do Tratado.
- 8 Ver as decisões TAA, EATA e TACA revisto, de 14 de Novembro de 2002 (JO L 26 de 31.1.2003, p. 53) e o comunicado de imprensa da Comissão IP/02/1677 de 14.11.2002.
- 9 Ver as decisões TAA, FEFC e TACA revisto, de 14 de Novembro de 2002 (JO L 26 de 31.1.2003, p. 53) e o comunicado de imprensa da Comissão IP/02/1677, de 14.11.2002.
- 10 Processos apensos T-191/98 e T-212/98 a T-214/98, *TACA* [2003] Col. – ainda não publicados, ponto 568.
- 11 Ver, para o efeito, as implicações do ponto 139 do processo T-17/93, *Matra*, Col. [1994] II-595 e o processo 26/76, *Metro (I)*, [1977] Col. 1875, ponto 43.
- 12 Processo T-395/94, *TAA* [2002] Col. II-00875, ponto 261.
- 13 A título de comparação, ver por exemplo o Regulamento 823/2000 relativo aos consórcios (JO L 100 de 20.4.2000, p. 24), o Regulamento 1400/2002 relativo ao sector automóvel e o Regulamento 2790/1999 relativo aos acordos verticais (JO L 336 de 29.12.1999, p. 21), em que a Comissão referiu expressamente a experiência adquirida no sector em causa, que lhe permitiu definir categorias de acordos que podiam ser considerados como satisfazendo normalmente as condições previstas no n.º 3 do artigo 81º.
- 14 Para uma descrição mais pormenorizada da situação nesses países, ver o anexo do presente documento.
- 15 Os serviços de transporte marítimo regular são definidos pela ELAA na sua proposta como “o transporte regular de mercadorias numa ou mais rotas determinadas entre portos e segundo horários e datas de viagem previamente divulgados e disponível, mesmo esporadicamente, para todos os utilizadores do transporte, contra pagamento e actividades conexas” (comparar com o n.º 2 do artigo 2º do Regulamento 823/2000).
- 16 Proposta final da ELAA de 6 de Agosto de 2004, disponível (em inglês) em http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/maritime/elaa_proposal/elaa_proposal_6_august_2004_en.pdf.
- 17 Para uma descrição mais pormenorizada da proposta da ELAA, ver o anexo.

-
- ¹⁸ Pelo menos uma conferência marítima na acepção de um grupo de, pelo menos, dois transportadores-exploradores de navios que assegurem serviços regulares aos quais são aplicáveis taxas de fretes uniformes ou comuns (comparar com a definição de conferência marítima constante do n.º 3, alínea b), do artigo 1.º do Regulamento 4056/86).
- ¹⁹ O Regulamento 1/2003 substituiu, a partir de 1 de Maio de 2004, as disposições processuais do Regulamento 4056/86. A exclusão da cabotagem e dos serviços de *tramp* do âmbito de aplicação do Regulamento 4056/86 não tem na realidade qualquer significado prático a partir de 1 de Maio de 2004.
- ²⁰ Para evitar qualquer confusão, as regras materiais em matéria de concorrência (artigos 81.º e 82.º do Tratado CE) são igualmente aplicáveis a estes serviços. A exclusão limita-se às suas regras *de execução*; por outras palavras: o Regulamento (CE) n.º 1/2003 não é aplicável aos serviços de *tramp* nem à cabotagem.