

Edição em língua
portuguesa

Legislação

Índice

I *Actos cuja publicação é uma condição da sua aplicabilidade*

.....

II *Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade*

Conselho

94/981/CE:

- ★ Decisão do Conselho, de 22 de Dezembro de 1994, relativa à celebração do segundo protocolo complementar do acordo europeu entre as Comunidades Europeias e os seus Estados-membros, por um lado, e a República da Bulgária, por outro, e do Acordo provisório sobre comércio e matérias conexas entre a Comunidade Económica Europeia e a Comunidade Europeia do Carvão e do Aço, por um lado, e a República da Bulgária, por outro 1

Segundo Protocolo Complementar, do Acordo europeu entre as Comunidades Europeias e os seus Estados-membros, por um lado, e a República da Bulgária, por outro, e do Acordo provisório sobre comércio e matérias conexas entre a Comunidade Económica Europeia e a Comunidade Europeia do Carvão e do Aço, por um lado, e a República da Bulgária, por outro 2

94/982/CE:

- ★ Decisão do Conselho, de 22 de Dezembro de 1994, relativa à celebração do segundo protocolo complementar do Acordo europeu entre as Comunidades Europeias e os seus Estados-membros, por um lado, e a Roménia, por outro e do Acordo provisório sobre comércio e matérias conexas entre a Comunidade Económica Europeia e a Comunidade Europeia do Carvão e do Aço, por um lado, e a Roménia, por outro 5

Segundo Protocolo Complementar, do Acordo europeu entre as Comunidades Europeias e os seus Estados-membros, por um lado, e a Roménia, por outro, e do Acordo provisório sobre comércio e matérias conexas entre a Comunidade Económica Europeia e a Comunidade Europeia do Carvão e do Aço, por um lado, e a Roménia, por outro 6

Preço: 18 ECU

(Continua no verso da capa)

Os actos cujos títulos são impressos em tipo fino são actos de gestão corrente adoptados no âmbito da política agrícola e que têm, em geral, um período de validade limitado.

Os actos cujos títulos são impressos em tipo negro e precedidos de um asterisco são todos os restantes.

Comissão	
94/983/CECA:	
★ Decisão da Comissão, de 22 de Dezembro 1994, relativa à conclusão, em nome da Comunidade Europeia do Carvão e do Aço, do segundo protocolo complementar do Acordo europeu entre as Comunidades Europeias e os seus Estados-membros, por um lado, e a Roménia, por outro, e do Acordo provisório sobre comércio e matérias conexas entre a Comunidade Económica e a Comunidade Europeia do Carvão e do Aço, por um lado, e a Roménia, por outro	9
94/984/CE:	
★ Decisão da Comissão, de 20 de Dezembro de 1994, relativa às condições de polícia sanitária e à certificação veterinária exigidas aquando da importação de carnes frescas de aves de capoeira provenientes de determinados países terceiros ⁽¹⁾	11
94/985/CE:	
★ Decisão da Comissão, de 21 de Dezembro de 1994, relativa a um processo de aplicação do artigo 85º do Tratado CE (IV/33.218 — Far Eastern Freight Conference) ⁽¹⁾	17
94/986/CE:	
★ Decisão da Comissão, de 21 de Dezembro de 1994, relativa a uma decisão de aplicação do artigo 85º do Tratado CE e do artigo 53º do Acordo EEE (IV/34.252 — Philips — Osram) ⁽¹⁾	37
94/987/CE:	
★ Decisão da Comissão, de 21 de Dezembro de 1994, relativa a um processo em aplicação do artigo 85º do Tratado CE (IV/32.948 — IV/34.590: Tretorn e outras) ⁽¹⁾	45
94/988/CE:	
★ Decisão da Comissão, de 21 de Dezembro de 1994, que altera a Decisão 94/24/CE que estabelece a lista dos postos de inspecção fronteiriços pré-seleccionados para os controlos veterinários dos produtos e dos animais provenientes de países terceiros e que revoga as Decisões 92/430/CEE e 92/431/CEE ⁽¹⁾	54
94/989/CE:	
★ Decisão da Comissão, de 21 de Dezembro de 1994, que altera a Decisão 93/495/CEE que fixa as condições específicas de importação dos produtos da pesca originários do Canadá	64
94/990/CE:	
★ Decisão da Comissão, de 21 de Dezembro de 1994, que fixa para a Áustria o número de unidades Animo que podem beneficiar da participação financeira da Comunidade	67
94/991/CE:	
★ Decisão da Comissão, de 21 de Dezembro de 1994, que altera certas informações da lista constante do anexo do Regulamento (CEE) n.º 55/87 que estabelece a lista dos navios com mais de oito metros de comprimento de fora a fora autorizados a utilizar redes de arrasto de vara em determinadas zonas costeiras da Comunidade	68
94/992/CE:	
★ Decisão da Comissão, de 21 de Dezembro de 1994, relativa a pedidos de restituição de direitos <i>anti-dumping</i> cobrados sobre as importações de certos leitores de discos compactos originários do Japão (Amroh BV, PIA Hifi)	74

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE.

II

(Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade)

CONSELHO

DECISÃO DO CONSELHO

de 22 de Dezembro de 1994

relativa à celebração do segundo protocolo complementar do acordo europeu entre as Comunidades Europeias e os seus Estados-membros, por um lado, e a República da Bulgária, por outro, e do Acordo provisório sobre comércio e matérias conexas entre a Comunidade Económica Europeia e a Comunidade Europeia do Carvão e do Aço, por um lado, e a República da Bulgária, por outro

(94/981/CE)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Artigo 2º

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 113º conjugado com o nº 2, primeiro período, do seu artigo 228º,

Tendo em conta as conclusões do Conselho Europeu de Essen, de 9 e 10 de Dezembro de 1994,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Considerando que a Comissão negociou, em nome das Comunidades, um segundo protocolo complementar do Acordo provisório sobre comércio e matérias conexas ⁽¹⁾ e do Acordo europeu com a República da Bulgária;

Considerando que é necessário aprovar esse segundo protocolo complementar,

As disposições de aplicação do artigo 3º do segundo protocolo complementar respeitantes aos produtos agrícolas abrangidos pelo anexo II do Tratado, sujeitos, no âmbito da organização comum de mercado, a um sistema de direitos niveladores ou de direitos aduaneiros, e aos produtos dos códigos NC 0711 90 40, 2003 10 20 e 2003 10 30 serão adoptadas nos termos do procedimento previsto no artigo 26º do Regulamento (CEE) nº 804/68 do Conselho, de 27 de Junho de 1968, que estabelece a organização comum de mercado no sector do leite e dos produtos lácteos ⁽²⁾, ou das disposições correspondentes de outros regulamentos que estabelecem uma organização comum dos mercados agrícolas. Sempre que a aplicação do acordo exija um estreita cooperação com a Bulgária, a Comissão pode tomar quaisquer medidas necessárias para assegurar.

Artigo 3º

DECIDE:

Artigo 1º

É aprovado, em nome da Comunidade Europeia, o segundo protocolo complementar do Acordo europeu entre as Comunidades Europeias e os seus Estados-membros, por um lado, e a República da Bulgária, por outro, e do Acordo provisório sobre comércio e matérias conexas entre a Comunidade Económica Europeia e a Comunidade Europeia do Carvão e do Aço, por um lado, e a República da Bulgária, por outro.

O texto do segundo protocolo complementar acompanha a presente decisão.

O presidente do Conselho fica autorizado a designar a pessoa com poderes para assinar o segundo protocolo complementar em nome da Comunidade Europeia.

O presidente do Conselho procederá, em nome da Comunidade Europeia, à notificação prevista no artigo 8º do segundo protocolo complementar.

Feito em Bruxelas, em 22 de Dezembro de 1994.

Pelo Conselho

O Presidente

H. SEEHOFER

(1) JO nº L 323 de 23. 12. 1993, p. 2.

(2) JO nº L 148 de 28. 6. 1968, p. 13. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) nº 1880/94 (JO nº L 197 de 13. 7. 1994, p. 21).

SEGUNDO PROTOCOLO COMPLEMENTAR

do Acordo europeu entre as Comunidades Europeias e os seus Estados-membros, por um lado, e a República da Bulgária, por outro, e do Acordo provisório sobre comércio e matérias conexas entre a Comunidade Económica Europeia e a Comunidade Europeia do Carvão e do Aço, por um lado, e a República da Bulgária, por outro

A COMUNIDADE EUROPEIA E A COMUNIDADE EUROPEIA DO CARVÃO E DO AÇO, adiante designadas «Comunidade»,

por um lado, e

A REPÚBLICA DA BULGÁRIA,

por outro,

CONSIDERANDO que o Acordo europeu que estabelece uma associação entre as Comunidades Europeias e os seus Estados-membros, por um lado, e a República da Bulgária, por outro (adiante designado «acordo europeu») foi assinado em Bruxelas, em 8 de Março de 1993, e ainda não entrou em vigor,

CONSIDERANDO que, enquanto se aguarda a entrada em vigor do acordo europeu, as suas disposições sobre comércio e matérias conexas entraram em vigor em 31 de Dezembro de 1993, através do Acordo provisório sobre comércio e matérias conexas entre a Comunidade Económica Europeia e a Comunidade Europeia do Carvão e do Aço, por um lado, e a República da Bulgária, por outro (adiante designado «acordo provisório»), assinado em Bruxelas, em 8 de Março de 1993,

CONSIDERANDO que o acordo europeu e o acordo provisório foram alterados pelo protocolo complementar, assinado em 21 de Dezembro de 1993, adiante designado «primeiro protocolo complementar»,

RECONHECENDO a importância crucial do comércio para a transição para uma economia de mercado,

CONSCIENTES da vontade da Comunidade de alinhar o calendário relativo às disposições comerciais aplicáveis à República da Bulgária, previsto nos acordos europeu e provisório, pelo dos países associados de Visegrado,

CONSCIENTES dos objectivos do acordo europeu e, em especial, dos referidos no seu artigo 1º,

TENDO EM CONTA o acordo provisório,

DECIDIRAM celebrar o presente protocolo, tendo para o efeito designado como plenipotenciários:

A COMUNIDADE EUROPEIA:

Dietrich von KYAW

embaixador

representante permanente da República Federal da Alemanha

presidente do Comité dos representantes permanentes

A REPÚBLICA DA BULGÁRIA:

Evgeni IVANOV

embaixador

chefe da Missão da Bulgária junto das Comunidades Europeias

AS QUAIS, após terem trocado os seus plenos poderes, reconhecidos em boa e devida forma,

ACORDARAM NO SEGUINTE:

Artigo 1.º

O n.º 3 do artigo 4.º do acordo provisório e o n.º 3 do artigo 10.º do acordo europeu, alterados pelo primeiro protocolo complementar, passam a ter a seguinte redacção:

«3. Os produtos originários da Bulgária enunciados no anexo III beneficiarão de uma suspensão dos direitos aduaneiros de importação dentro dos limites dos contingentes pautais ou dos limites máximos anuais da Comunidade, que aumentarão progressivamente, em conformidade com as condições previstas no referido anexo, de modo a obter uma abolição completa dos direitos aduaneiros de importação aplicáveis aos produtos em causa, até ao final do segundo ano a contar da data de entrada em vigor do acordo.

Simultaneamente, os direitos aduaneiros de importação aplicáveis às quantidades importadas para além dos contingentes ou dos limites máximos acima previstos, serão progressivamente eliminados a partir da data de entrada em vigor do acordo, através de reduções anuais de 15% do direito de base. Os direitos remanescentes serão abolidos no final do segundo ano.»

Artigo 2.º

A notas de pé-de-página do anexo III do acordo provisório e do anexo III do acordo europeu deixam de ser aplicáveis.

Artigo 3.º

A alínea b) do ponto 1 do cabeçalho dos anexos XIa, XIIIa e XIIIb do acordo provisório e dos anexos XIa, XIIIa e XIIIb do acordo europeu, introduzida pelo primeiro protocolo complementar, passa a ter a seguinte redacção:

«1. b) As quantidades em toneladas previstas para o quarto ano não são aplicáveis e as quantidades previstas para o quinto ano serão aplicáveis ao quarto ano, que começa em 1 de Julho de 1995.»

Artigo 4.º

1. No parágrafo introdutório do n.º 1 do artigo 2.º do protocolo n.º 1 sobre produtos têxteis e de vestuário do acordo provisório e do acordo europeu, alterados pelo primeiro protocolo complementar, a expressão «eliminação no termo de um prazo de cinco anos» é substituída pela expressão «eliminação no termo de um prazo de quatro anos».

2. Os dois últimos travessões do n.º 1 do artigo 2.º do protocolo n.º 1 sobre produtos têxteis e de vestuário do acordo provisório e do acordo europeu, alterados pelo primeiro protocolo complementar, passam a ter a seguinte redacção:

«— no início do quinto ano serão abolidos os direitos remanescentes.»

Artigo 5.º

No anexo I do protocolo n.º 3 sobre o comércio de produtos agrícolas transformados do acordo provisório e do acordo europeu, o número de anos após os quais a taxa do direito final é aplicável, de acordo com a coluna 7, é alterado de quatro para três anos, em relação aos produtos dos códigos NC 1803, 1804 00 00 e 1805 00 00.

No anexo II do protocolo n.º 3 sobre o comércio de produtos agrícolas transformados do acordo provisório e do acordo europeu, as quantidades em toneladas previstas para 1996 serão suprimidas e as quantidades em toneladas previstas para 1997 e para os anos seguintes serão aplicáveis a partir de 1996.

Artigo 6.º

No anexo II e no anexo do apêndice B do protocolo complementar do acordo europeu sobre o comércio de produtos têxteis entre a Comunidade Económica Europeia e a República da Bulgária, os limites quantitativos previstos para 1998 serão suprimidos. Na acta aprovada n.º 5, a expressão «um período de cinco anos com início em 1 de Janeiro de 1994» é substituída pela expressão «um período de quatro anos com início em 1 de Janeiro de 1994».

Artigo 7.º

O presente protocolo faz parte integrante do acordo provisório e do acordo europeu.

Artigo 8.º

O presente protocolo entra em vigor no primeiro dia do mês seguinte à data em que as partes tenham procedido à notificação recíproca do cumprimento das formalidades necessárias para o efeito. O presente protocolo é aplicável a partir de 1 de Janeiro de 1995.

Se o presente protocolo entrar em vigor após 1 de Janeiro de 1995, quaisquer direitos pagos, que não seriam devidos se o protocolo tivesse entrado em vigor e as suas disposições tivessem sido aplicadas nessa data, serão restituídos, considerando-se que essa restituição constitui o pleno cumprimento da obrigação de não aplicar esses direitos.

Artigo 9.º

O presente protocolo é redigido em duplo exemplar nas línguas alemã, dinamarquesa, espanhola, francesa, grega, inglesa, italiana, neerlandesa, portuguesa e búlgara, fazendo igualmente fé todos os textos.

Hecho en Bruselas, el treinta de diciembre de mil novecientos noventa y cuatro.

Udfærdiget i Bruxelles, den tredivte december nitten hundrede og fireoghalvfems.

Geschehen zu Brüssel am dreißigsten Dezember neunzehnhundertvierundneunzig.

Έγινε στις Βρυξέλλες, στις τριάντα Δεκεμβρίου χίλια εννιακόσια ενενήντα τέσσερα.

Done at Brussels on the thirtieth day of December in the year one thousand nine hundred and ninety-four.

Fait à Bruxelles, le trente décembre mil neuf cent quatre-vingt-quatorze.

Fatto a Bruxelles, addì trenta dicembre millenovecentonovantaquattro.

Gedaan te Brussel, de dertigste december negentienhonderd vierennegentig.

Feito em Bruxelas, em trinta de Dezembro de mil novecentos e noventa e quatro.

НАПРАВЕНО В БРЮКСЕЛ НА 30 ДЕКЕМВРИ 1994 ГОДИНА

Por la Comunidad Europea

For Det Europæiske Fællesskab

Für die Europäische Gemeinschaft

Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα

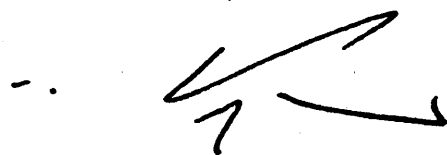
For the European Community

Pour la Communauté européenne

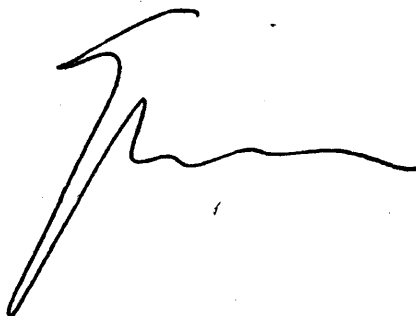
Per la Comunità europea

Voor de Europese Gemeenschap

Pela Comunidade Europeia



За Република България



DECISÃO DO CONSELHO

de 22 de Dezembro de 1994

relativa à celebração do segundo protocolo complementar do Acordo europeu entre as Comunidades Europeias e os seus Estados-membros, por um lado, e a Roménia, por outro e do Acordo provisório sobre comércio e matérias conexas entre a Comunidade Económica Europeia e a Comunidade Europeia do Carvão e do Aço, por um lado, e a Roménia, por outro

(94/982/CE)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 113º conjugado com o nº 2, primeiro período, do seu artigo 228º,

Tendo em conta as conclusões do Conselho Europeu de Essen, de 9 e 10 de Dezembro de 1994,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Considerando que a Comissão negociou, em nome das Comunidades, um segundo protocolo complementar do Acordo provisório sobre comércio e matérias conexas ⁽¹⁾ e do Acordo europeu com a Roménia;

Considerando que é necessário aprovar esse segundo protocolo complementar,

DECIDE:

Artigo 1º

É aprovado, em nome da Comunidade Europeia, o segundo protocolo complementar do Acordo europeu entre as Comunidades Europeias e os seus Estados-membros, por um lado, e a Roménia, por outro, e do Acordo provisório sobre comércio e matérias conexas entre a Comunidade Económica Europeia e a Comunidade Europeia do Carvão e do Aço, por um lado, e a Roménia, por outro.

O texto do segundo protocolo complementar acompanha a presente decisão.

Artigo 2º

As disposições de aplicação do artigo 3º do segundo protocolo complementar respeitantes aos produtos agrícolas abrangidos pelo anexo II do Tratado, sujeitos, no âmbito da organização comum de mercado, a um sistema de direitos niveladores ou de direitos aduaneiros, e aos produtos dos códigos NC 0711 90 40, 2003 10 20 e 2003 10 30 serão adoptadas nos termos do procedimento previsto no artigo 26º do Regulamento (CEE) nº 804/68 do Conselho, de 27 de Junho de 1968, que estabelece a organização comum de mercado no sector do leite e dos produtos lácteos ⁽²⁾, ou das disposições correspondentes de outros regulamentos que estabelecem uma organização comum dos mercados agrícolas. Sempre que a aplicação do acordo exija uma estreita cooperação com a Roménia, a Comissão pode tomar quaisquer medidas necessárias para a assegurar.

Artigo 3º

O presidente do Conselho fica autorizado a designar a pessoa com poderes para assinar o segundo protocolo complementar em nome da Comunidade Europeia.

O presidente do Conselho procederá, em nome da Comunidade Europeia, à notificação prevista no artigo 9º do segundo protocolo complementar.

Feito em Bruxelas, em 22 de Dezembro de 1994.

Pelo Conselho
O Presidente
H. SEEHOFER

⁽¹⁾ JO nº L 81 de 2. 4. 1993, p. 2.

⁽²⁾ JO nº L 148 de 28. 6. 1968, p. 13. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) nº 1880/94 (JO nº L 197 de 30. 7. 1994, p. 21).

SEGUNDO PROTOCOLO COMPLEMENTAR

do Acordo europeu entre as Comunidades Europeias e os seus Estados-membros, por um lado, e a Roménia, por outro, e do Acordo provisório sobre comércio e matérias conexas entre a Comunidade Económica Europeia e a Comunidade Europeia do Carvão e do Aço, por um lado, e a Roménia, por outro

A COMUNIDADE ECONÓMICA EUROPEIA E A COMUNIDADE EUROPEIA DO CARVÃO E DO AÇO,

adiante designadas «Comunidade»,

por um lado, e

A ROMÉNIA,

por outro,

CONSIDERANDO que o Acordo europeu que estabelece uma associação entre as Comunidades Europeias e os seus Estados-membros, por um lado, e a Roménia, por outro (adiante designado «acordo europeu») foi assinado em Bruxelas, em 1 de Fevereiro de 1993, e ainda não entrou em vigor,

CONSIDERANDO que, enquanto se aguarda a entrada em vigor do acordo europeu, as suas disposições sobre comércio e matérias conexas entraram em vigor em 1 de Maio de 1993, através do Acordo provisório sobre comércio e matérias conexas entre a Comunidade Económica Europeia e a Comunidade Europeia do Carvão e do Aço, por um lado, e a Roménia, por outro (adiante designado «acordo provisório»), assinado em Bruxelas em 1 de Fevereiro de 1993,

CONSIDERANDO que o acordo europeu e o acordo provisório foram alterados pelo protocolo complementar, assinado em 21 de Dezembro de 1993, adiante designado «primeiro protocolo complementar»,

RECONHECENDO a importância crucial do comércio para a transição para uma economia de mercado,

CONSCIENTES da vontade da Comunidade de alinhar o calendário às disposições comerciais aplicáveis à Roménia, previsto nos acordos europeu e provisório, pelo dos países associados de Visegrado,

CONSCIENTES dos objectivos do acordo europeu e, em especial, dos referidos no seu artigo 1º,

TENDO EM CONTA o acordo provisório,

DECIDIRAM celebrar o presente protocolo, tendo para o efeito designado como plenipotenciários:

A COMUNIDADE EUROPEIA:

Dietrich von KYAW

embaixador

representante permanente da República Federal da Alemanha

presidente do Comité dos representantes permanente,

A ROMÉNIA:

Constantin ENE

embaixador extraordinário e plenipotenciário

chefe da Missão da Roménia junto da União Europeia,

AS QUAIS, após terem trocado os seus plenos poderes, reconhecidos em boa e devida forma, ACORDARAM NO SEGUINTE:

Artigo 1º

O nº 3 do artigo 4º do acordo provisório e o nº 3 do artigo 10º do acordo europeu, alterados pelo primeiro protocolo complementar, passam a ter a seguinte redacção:

«3. Os produtos originários da Roménia enunciados no anexo III beneficiarão de uma suspensão dos direitos aduaneiros de importação dentro dos limites dos contingentes pautais ou dos limites máximos anuais da Comunidade, que aumentarão progressivamente, em conformidade com as condições previstas

no referido anexo, de modo a obter uma abolição completa dos direitos aduaneiros de importação aplicáveis aos produtos em causa, até ao final do segundo ano a contar da data de entrada em vigor do acordo.

Simultaneamente, os direitos aduaneiros de importação aplicáveis quando os contingentes estiverem esgotados ou quando a sua cobrança for reintroduzida em relação a produtos abrangidos por um limite máximo pautal, serão progressivamente eliminados a partir da data de entrada em vigor do acordo, através de reduções anuais de 15% do direito de base. Os direitos remanescentes serão abolidos no final do segundo ano.».

Artigo 2º

As notas de pé-de-página do anexo III do acordo provisório e do anexo III do acordo europeu deixam de ser aplicáveis.

Artigo 3º

A alínea b) do ponto 1 do cabeçalho dos anexos XIa, XIIa e XIIb do acordo provisório e dos anexos XIa, XIIa e XIIb do acordo europeu, introduzida pelo primeiro protocolo complementar, passa a ter a seguinte redacção:

- «1. b) As quantidades em toneladas previstas para o quarto ano não são aplicáveis e as quantidades previstas para o quinto ano serão aplicáveis ao quarto ano, que começa em 1 de Julho de 1995.».

Artigo 4º

1. No parágrafo introdutório do n.º 1 do artigo 2º do protocolo n.º 1 sobre produtos têxteis e de vestuário do acordo provisório e do acordo europeu, alterados pelo primeiro protocolo complementar, a expressão «eliminação no termo de um prazo de cinco anos» é substituída pela expressão «eliminação no termo de um prazo de quatro anos».

2. Os dois últimos travessões do n.º 1 do artigo 2º do protocolo n.º 1 sobre produtos têxteis e de vestuário do acordo provisório e do acordo europeu, alterados pelo primeiro protocolo complementar, passam a ter a seguinte redacção:

- «— no início do quinto ano serão abolidos os direitos remanescentes.».

Artigo 5º

O n.º 2 do artigo 2º do protocolo n.º 2 relativo aos produtos CEEA do acordo provisório e do acordo europeu, alterados pelo primeiro protocolo complementar, passa a ter a seguinte redacção:

- «2. No início do segundo, terceiro e quarto anos a contar da data da entrada em vigor do acordo,

proceder-se-á a novas reduções para, respectivamente, 60%, 40% e 0% do direito de base.».

Artigo 6º

No anexo A do protocolo n.º 3 sobre o comércio de produtos agrícolas transformados do acordo provisório e do acordo europeu, o número de anos após os quais a taxa do direito final é aplicável, de acordo com a coluna 7, é alterado de quatro para três anos, em relação aos produtos dos códigos NC 1803, 1804 00 00, 1805 00 00 e 1806 10 10 — outros.

No anexo B do protocolo n.º 3 sobre o comércio de produtos agrícolas transformados do acordo provisório e do acordo europeu, as quantidades em toneladas previstas para 1996 serão suprimidas e as quantidades em toneladas previstas para 1997 e para os anos seguintes serão aplicáveis a partir de 1996.

Artigo 7º

No anexo II e no anexo do apêndice B do protocolo complementar do acordo europeu sobre o comércio de produtos têxteis entre a Comunidade Económica Europeia e a Roménia, os limites quantitativos previstos para 1998 serão suprimidos.

Na acta aprovada n.º 5, a expressão «um período de cinco anos com início em 1 de Janeiro de 1994» é substituída pela expressão «um período de quatro anos com início em 1 de Janeiro de 1994».

Artigo 8º

O presente protocolo faz parte integrante do acordo provisório e do acordo europeu.

Artigo 9º

O presente protocolo entra em vigor no primeiro dia do mês seguinte à data em que as partes tenham procedido à notificação recíproca do cumprimento das formalidades necessárias para o efeito. O presente protocolo é aplicável a partir de 1 de Janeiro de 1995.

Se o presente protocolo entrar em vigor após 1 de Janeiro de 1995, quaisquer direitos pagos, que não seriam devidos se o protocolo tivesse entrado em vigor e as suas disposições tivessem sido aplicadas nessa data, serão restituídos, considerando-se que essa restituição constitui o pleno cumprimento da obrigação de não aplicar esses direitos.

Artigo 10º

O presente protocolo é redigido em duplo exemplar nas línguas alemã, dinamarquesa, espanhola, francesa, grega, inglesa, italiana, neerlandesa, portuguesa e romena, fazendo igualmente fé todos os textos.

Hecho en Bruselas, el veintidós de diciembre de mil novecientos noventa y cuatro.

Udfærdiget i Bruxelles, den toogtyvende december nitten hundrede og fireoghalvfems.

Geschehen zu Brüssel am zweiundzwanzigsten Dezember neunzehnhundertvierundneunzig.

Έγινε στις Βρυξέλλες, στις είκοσι δύο Δεκεμβρίου χίλια εννιακόσια ενενήντα τέσσερα.

Done at Brussels on the twenty-second day of December in the year one thousand nine hundred and ninety-four.

Fait à Bruxelles, le vingt-deux décembre mil neuf cent quatre-vingt-quatorze.

Fatto a Bruxelles, addì ventidue dicembre millenovecentonovantaquattro.

Gedaan te Brussel, de tweeëntwintigste december negentienhonderd vierennegentig.

Feito em Bruxelas, em vinte e dois de Dezembro de mil novecentos e noventa e quatro.

Făcut la Bruxelles la douăzeci și doi decembrie una mie nouă sute nouăzeci și patru.

Por la Comunidad Europea

For Det Europæiske Fællesskab

Für die Europäische Gemeinschaft

Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα

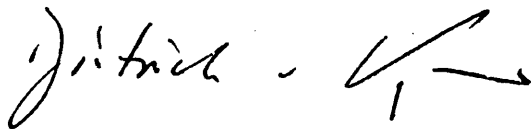
For the European Community

Pour la Communauté européenne

Per la Comunità europea

Voor de Europese Gemeenschap

Pela Comunidade Europeia



Pentru România



COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 22 de Dezembro 1994

relativa à conclusão, em nome da Comunidade Europeia do Carvão e do Aço, do segundo protocolo complementar do Acordo europeu entre as Comunidades Europeias e os seus Estados-membros, por um lado, e a Roménia, por outro, e do Acordo provisório sobre comércio e matérias conexas entre a Comunidade Económica e a Comunidade Europeia do Carvão e do Aço, por um lado, e a Roménia, por outro

(94/983/CECA)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia do Carvão e do Aço e, nomeadamente, o primeiro parágrafo do seu artigo 95º,

Tendo em conta as conclusões do Conselho Europeu realizado em Essen, em 9 e 10 de Dezembro de 1994,

Considerando que a Comissão negociou, em nome das Comunidades, um segundo protocolo complementar do Acordo europeu com a Roménia e do Acordo provisório sobre comércio e matérias conexas com a Roménia;

Considerando que é necessário aprovar este segundo protocolo complementar;

Considerando que a conclusão do segundo protocolo complementar é necessária para atingir os objectivos da Comunidade, estabelecidos, em especial, nos artigos 2º e 3º do Tratado que institui a Comunidade Europeia do Carvão e do Aço;

Considerando que o Tratado não previu todos os casos abrangidos pela presente decisão;

Após ter consultado o comité consultivo e com o parecer favorável do Conselho, deliberando por unanimidade,

DECIDE:

Artigo 1º

É aprovado, em nome da Comunidade Europeia do Carvão e do Aço o segundo protocolo complementar do Acordo europeu entre as Comunidades Europeias e os seus Estados-membros, por um lado, e a Roménia, por outro, e do Acordo provisório sobre comércio e matérias conexas entre a Comunidade Económica Europeia e a Comunidade Europeia do Carvão e do Aço, por um lado, e a Roménia, por outro.

O texto do segundo protocolo complementar acompanha a presente decisão ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Ver página 6 do presente Jornal Oficial.

Artigo 2º

O presidente da Comissão procederá em nome da Comunidade Europeia do Carvão e do Aço, à notificação prevista no artigo 9º do segundo protocolo complementar.

Feito em Bruxelas, em 22 de Dezembro de 1994.

Pela Comissão

O Presidente

Jacques DELORS

DECISÃO DA COMISSÃO

de 20 de Dezembro de 1994

relativa às condições de polícia sanitária e à certificação veterinária exigidas aquando da importação de carnes frescas de aves de capoeira provenientes de determinados países terceiros

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(94/984/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta a Directiva 91/494/CEE do Conselho, de 26 de Junho de 1991, relativa às condições de polícia sanitária que regem o comércio intracomunitário e as importações provenientes de países terceiros de carnes frescas de aves de capoeira ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 93/121/CE ⁽²⁾, e, nomeadamente, os seus artigos 11º e 12º,

Considerando que a Decisão 94/85/CE da Comissão ⁽³⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Decisão 94/453/CE ⁽⁴⁾, estabelece uma lista de países terceiros a partir dos quais está autorizada a importação de carnes frescas de aves de capoeira;

Considerando que a Decisão 94/438/CE da Comissão ⁽⁵⁾ estabelece os critérios de classificação de países terceiros relativamente à gripe aviária e à doença de Newcastle para efeitos de importação de carne fresca de aves de capoeira;

Considerando que é conveniente restringir o âmbito de aplicação da presente decisão às espécies de aves de capoeira abrangidas pela Directiva 71/118/CEE do Conselho ⁽⁶⁾, com a última redacção que lhe foi dada e actualizada pela Directiva 92/116/CEE ⁽⁷⁾, e estabelecer as condições de sanidade animal e a certificação veterinária para as outras espécies de aves de capoeira numa decisão separada;

Considerando que é necessário, por conseguinte, determinar as condições de sanidade animal, bem como os certificados veterinários a exigir; que, dado que podem ser constituídos grupos de países terceiros com situações sanitárias semelhantes, é conveniente estabelecer diferentes modelos de certificados sanitários;

Considerando que, actualmente, de acordo com as informações recebidas dos países terceiros em causa e com os resultados das inspecções realizadas pela Comissão nalguns desses países, é possível estabelecer duas categorias de certificados;

Considerando que, para os outros países terceiros, para os quais não é ainda possível estabelecer um certificado, a sua situação está a ser estudada com a maior atenção a fim de verificar se eles preenchem ou não os critérios comunitários; que, a presente decisão será reexaminada o mais tardar em 31 de Outubro de 1995, a fim de autorizar ou não as importações provenientes desses países terceiros;

Considerando que a presente decisão é aplicável sem prejuízo das medidas tomadas no respeitante à carne de aves de capoeira importada para fins diferentes do consumo humano;

Considerando que é conveniente prever um prazo para a aplicação do novo regime de certificação agora estabelecido;

Considerando que as medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do Comité veterinário permanente,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1º

Os Estados-membros autorizarão a importação de carnes frescas de aves de capoeira provenientes de países terceiros ou partes de países terceiros constantes do anexo I, sempre que estas satisfaçam os requisitos do certificado de sanidade animal constante do anexo II e sejam acompanhadas do referido certificado, devidamente preenchido e assinado. O certificado incluirá uma parte genérica, em conformidade com a parte 1 do anexo II e um dos certificados sanitários específicos constantes da parte 2 do anexo II, conforme indicado no anexo I.

Artigo 2º

A presente decisão é aplicável a partir de 1 de Maio de 1995.

⁽¹⁾ JO nº L 268 de 24. 9. 1991, p. 35.

⁽²⁾ JO nº L 340 de 31. 12. 1993, p. 39.

⁽³⁾ JO nº L 44 de 17. 2. 1994, p. 31.

⁽⁴⁾ JO nº L 187 de 22. 7. 1994, p. 11.

⁽⁵⁾ JO nº L 181 de 15. 7. 1994, p. 35.

⁽⁶⁾ JO nº L 55 de 8. 3. 1971, p. 23.

⁽⁷⁾ JO nº L 62 de 15. 3. 1993, p. 1.

Artigo 3º

Feito em Bruxelas, em 20 de Dezembro de 1994.

A presente decisão será reexaminada o mais tardar em 31 de Outubro de 1995.

Artigo 4º

Os Estados-membros são os destinatários da presente decisão.

Pela Comissão
René STEICHEN
Membro da Comissão

ANEXO I

Países terceiros ou partes dos seus territórios autorizados a utilizar os certificados estabelecidos no anexo II para a importação de carnes frescas de aves de capoeira na Comunidade

Código ISO	País	Partes do território	Modelo a utilizar
AU	Austrália		A
BR	Brasil	Os Estados de Rio Grande do Sul e Santa Catarina	A
CA	Canadá		A
CH	Suíça		A
CL	Chile		A
CY	Chipre		A
CZ	República Checa		A
HR	Croácia	As provincias de Zagrebacka, Krapinsko-Zagorska, Varazdinska, Koprivnicko-Krizevacka, Bjelovarsko-Bilogorska, Primorsko-Goranska, Viroviticko-Podravska, Pozesko-Slavonska, Istarska, Medimurska, Grad Zagreb	A
HU	Hungria		A
IL	Israel		B
NZ	Nova Zelândia		A
PL	Polónia		A
RO	Roménia		A
SK	Eslováquia		A
TH	Tailândia		B
US	Estados Unidos da América		A

Nota: As letras A e B dizem respeito ao modelo estabelecido na parte 2 do anexo II.

ANEXO II

PARTE I

CERTIFICADO DE SANIDADE ANIMAL RELATIVO A CARNES FRESCAS DE AVES DE CAPOEIRA PARA CONSUMO HUMANO ⁽¹⁾

Nota ao importador: o presente certificado destina-se exclusivamente a fins veterinários, devendo o original acompanhar a remessa até ao posto de inspecção fronteiriço.

1. Expedidor (nome e endereço completo):	2. CERTIFICADO SANITÁRIO Nº: ORIGINAL 2.1. Número de referência de certificado de salubridade
4. Destinatário (nome e endereço completo):	3.1. País de origem: 3.2. Região de origem ⁽²⁾ :
8. Local de carregamento:	5. AUTORIDADE COMPETENTE: 6. AUTORIDADE COMPETENTE (A NÍVEL LOCAL):
9.1. Meio de transporte ⁽³⁾ : 9.2. Número do selo ⁽⁴⁾ :	7. Endereço do ou dos estabelecimentos: 7.1. Matadouro: 7.2. Instalação de corte ⁽⁵⁾ : 7.3. Armazém frigorífico ⁽⁵⁾ :
10.1. Estado-membro de destino: 10.2. Destino final:	11. Número(s) de aprovação do ou dos estabelecimentos: 11.1. Matadouro: 11.2. Instalação de corte ⁽⁵⁾ : 11.3. Armazém frigorífico ⁽⁵⁾ :
12. Espécie:	15. Quantidade: 15.1. Peso neto (kg): 15.2. Número de unidades de embalagem:
13. Tipo de peças: 14. Indicações para identificação da remessa:	<p><i>Notas:</i> <i>Será emitido um certificado distinto para cada remessa de carnes frescas de aves de capoeira.</i></p> <p>⁽¹⁾ Carnes frescas de aves de capoeira significa qualquer parte de galinha, peru, pintada, pato ou ganso, criado ou mantido em cativeiro, própria para consumo humano e que não tenha sofrido qualquer tratamento destinado a assegurar a sua conservação, com excepção do tratamento pelo frio; as carnes acondicionadas sob vácuo ou em atmosfera controlada devem também ser acompanhadas de um certificado conforme ao presente modelo.</p> <p>⁽²⁾ A preencher apenas nos casos em que a autorização de exportação para a Comunidade se limita a parte do território do país terceiro em questão.</p> <p>⁽³⁾ Indicar o meio de transporte bem como o número de matrícula ou o nome, conforme o caso.</p> <p>⁽⁴⁾ Facultativo.</p> <p>⁽⁵⁾ Riscar o que não interessa.</p>

PARTE 2

Modelo A

16. Atestado sanitário:

O abaixo-assinado, veterinário oficial, certifica, em conformidade com as disposições da Directiva 91/494/CEE, que:

1. (1), região (2), está indemne de gripe aviária e de doença de Newcastle, como definidos no Código Zoossanitário do OIE.
2. As carnes acima designadas são provenientes de aves de capoeira que:
 - a) Permaneceram no território de (1), região (2) desde o nascimento ou foram importadas de outro país como aves do dia;
 - b) Provêm de explorações:
 - isentas de quaisquer medidas de polícia sanitária relacionadas com doenças aviárias,
 - em torno das quais, num raio de 10 quilómetros, não se registou qualquer foco de gripe aviária ou de doença de Newcastle nos últimos 30 dias, no mínimo;
 - c) Não foram abatidas no âmbito de qualquer programa sanitário para o controlo ou erradicação de doenças aviárias;
 - d) Foram/não foram (3) vacinadas contra a doença de Newcastle com uma vacina viva, durante os 30 dias que antecederam o abate;
 - e) Durante o transporte para o matadouro não estiveram em contacto com aves de capoeira que sofressem de gripe aviária ou de doença de Newcastle.
3. As carnes acima descritas:
 - a) Provêm de matadouros que, no momento do abate, não se encontravam sujeitos a restrições devido à suspeita ou confirmação de um foco de gripe aviária ou de doença de Newcastle, e em torno dos quais, num raio de 10 quilómetros, não se tinham registado quaisquer focos de gripe aviária nem de doença de Newcastle nos últimos 30 dias, no mínimo;
 - b) Não estiveram nunca em contacto, durante o abate, corte, armazenamento e transporte, com carnes que não cumprissem os requisitos da Directiva 91/494/CEE.

Feito em, em

Carimbo (4)

(assinatura do veterinário oficial) (4)

(nome em maiúsculas, qualificações e funções do signatário)

(1) Nome do país de origem.

(2) A preencher apenas nos casos em que a autorização de exportação para a Comunidade se limite a parte do território do país terceiro em questão.

(3) Riscar o que não interessa. Caso as aves de capoeira tenham sido vacinadas nos 30 dias anteriores ao abate, a remessa não pode ser enviada para Estados-membros, ou regiões de Estados-membros, reconhecidas nos termos do artigo 12º da Directiva 90/539/CEE do Conselho (actualmente a Dinamarca, a Irlanda e, no Reino Unido, a Irlanda do Norte).

(4) A cor do carimbo e da assinatura deve ser diferente da dos caracteres impressos.

Modelo B

16. Atestado sanitário:

O abaixo-assinado, veterinário oficial, certifica, em conformidade com as disposições da Directiva 91/494/CEE, que:

1.⁽¹⁾, região⁽²⁾, está indemne de gripe aviária e de doença de Newcastle, como definidas no Código Zoossanitário do OIE.
2. As carnes acima designadas são provenientes de aves de capoeira que:
 - a) Permaneceram no território de⁽¹⁾, região⁽²⁾ desde o nascimento ou foram importadas de outro país como aves do dia;
 - b) Provêm de explorações:
 - isentas de quaisquer medidas de polícia sanitária relacionadas com doenças aviárias,
 - em torno das quais, num raio de 10 quilómetros, não se registou qualquer foco de gripe aviária ou de doença de Newcastle nos últimos 30 dias, no mínimo;
 - c) Não foram abatidas no âmbito de qualquer programa sanitário para o controlo ou erradicação de doenças aviárias;
 - d) Foram/não foram⁽³⁾ vacinadas contra a doença de Newcastle com uma vacina viva, durante os 30 dias que antecederam o abate;
 - e) Durante o transporte para o matadouro não estiveram em contacto com aves de capoeira que sofressem de gripe aviária ou de doença de Newcastle.
3. O bando comercial de aves de capoeira de abate de que as carnes são provenientes:
 - a) Não foi vacinado com vacinas preparadas a partir de uma matriz inicial (Master Seed) de vírus da doença de Newcastle com patogenicidade superior à das estirpes lentogénicas do vírus, e
 - b) Foi submetido, aquando do abate, e com base numa amostra casualizada de exsudados da cloaca de pelo menos 60 aves por bando, a um teste de isolamento do vírus da doença de Newcastle efectuado num laboratório oficial não tendo sido detectado nesse teste nenhum paramixovírus com índice de patogenicidade intracerebral (ICPI) superior a 0,4, e
 - c) Não esteve em contacto, durante os 30 dias que precederam o abate, com aves de capoeira que não preenchessem as condições mencionadas nas alíneas a) e b).
4. As carnes acima descritas:
 - a) Provêm de matadouros que, no momento do abate, não se encontravam sujeitos a restrições devido à suspeita ou confirmação de um foco de gripe aviária ou de doença de Newcastle, em torno dos quais, num raio de 10 quilómetros, não se tinham registado quaisquer focos de gripe aviária nem de doença de Newcastle nos últimos 30 dias, no mínimo;
 - b) Não estiveram nunca em contacto, durante o abate, corte, armazenamento e transporte, com carnes que não cumprissem os requisitos da Directiva 91/494/CEE.

Feito em, em

Carimbo⁽⁴⁾

(assinatura do veterinário oficial)⁽⁴⁾

(nome em maiúsculas, qualificações e funções do signatário)

⁽¹⁾ Nome do país expedidor.

⁽²⁾ A preencher apenas nos casos em que a autorização de exportação para a Comunidade se limita a parte do território do país terceiro em questão.

⁽³⁾ Riscar o que não interessa. Caso as aves de capoeira tenham sido vacinadas nos 30 dias anteriores ao abate, a remessa não pode ser enviada para Estados-membros, ou regiões de Estados-membros, reconhecidas nos termos do artigo 12º da Directiva 90/539/CEE (actualmente, a Dinamarca, a Irlanda e, no Reino Unido, a Irlanda do Norte).

⁽⁴⁾ A cor do carimbo e da assinatura deve ser diferente da do certificado.

DECISÃO DA COMISSÃO

de 21 de Dezembro de 1994

relativa a um processo de aplicação do artigo 85º do Tratado CE

(IV/33.218 — Far Eastern Freight Conference)

(Apenas fazem fé os textos nas línguas alemã, dinamarquesa, francesa, inglesa, italiana e neerlandesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(94/985/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

OS FACTOS

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) nº 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 ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão da Grécia, e, nomeadamente, os seus artigos 2º e 5º e o nº 1 do seu artigo 11º,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) nº 4056/86 do Conselho, de 22 de Dezembro de 1986, que determina as regras de aplicação aos transportes marítimos dos artigos 85º e 86º do Tratado ⁽²⁾, e, nomeadamente, o seu artigo 3º e o nº 1 do seu artigo 11º,

Tendo em conta a denúncia apresentada nos termos do artigo 10º do Regulamento (CEE) nº 1017/68,

Tendo em conta a decisão da Comissão de 18 de Dezembro de 1992 de dar início a um processo neste caso,

Após ter sido dada oportunidade às empresas interessadas de se pronunciarem sobre as acusações formuladas pela Comissão e de apresentarem quaisquer outras observações, nos termos do artigo 26º do Regulamento (CEE) nº 1017/68 e do Regulamento nº 1630/69 da Comissão, de 8 de Agosto de 1969, relativo às audições previstas nos nºs 1 e 2 do artigo 26º do Regulamento (CEE) nº 1017/68 do Conselho, de 19 de Julho de 1968 ⁽³⁾,

Após consulta do Comité consultivo em matéria de acordos, decisões e práticas concertadas e de posições dominantes no domínio dos transportes em 23 de Novembro de 1994,

Considerando o seguinte:

I. A denúncia

⁽¹⁾ JO nº L 175 de 23. 7. 1968, p. 1.

⁽²⁾ JO nº L 378 de 31. 12. 1986, p. 4.

⁽³⁾ JO nº L 209 de 21. 8. 1969, p. 11.

- (1) Em 28 de Abril de 1989, a Comissão recebeu uma denúncia da Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), da Deutscher Industrie- und Handelstag (DIHT) e da Bundesverband der Deutschen Gross- und Aussenhandels (BGA), os organismos que patrocinam o Deutsche Seeverladerkomitee (DSVK ou Conselho dos carregadores alemães), relativamente a certas práticas dos membros da Far Eastern Freight Conference (FEFC) no domínio da fixação de preços no âmbito dos transportes multimodais. O anexo contém uma lista dos membros da FEFC. (A Comissão foi informada em 21 de Novembro de 1994 que a Lloyd Triestino deixou de ser membro da FEFC em 31 de Janeiro de 1994 e que a Croatia Line deixou de ser membro da FEFC em 28 de Maio de 1994.)
- (2) Os denunciantes enumeraram os seguintes cinco elementos constitutivos de um serviço de transporte porta-a-porta ou multimodal:
 - a) Transporte terrestre até ao porto de embarque;
 - b) Operações de manutenção no porto (transferência da carga do meio de transporte terrestre para bordo);
 - c) Transporte marítimo (transporte marítimo de um porto para outro);
 - d) Operações de manutenção no porto de destino (transferência da carga do navio para um meio de transporte terrestre);
 - e) Transporte terrestre do porto de destino até ao local de destino final.
- (3) A BDI e o DSVK apresentaram uma denúncia no sentido de, apesar de a isenção por categoria concedida às conferências marítimas prevista no artigo 3º do Regulamento (CEE) nº 4056/86 abranger apenas o terceiro destes cinco elementos, isto é, o transporte marítimo, os membros da FEFC acordaram entre si preços aplicáveis não só ao transporte marítimo mas igualmente ao transporte terrestre e às operações de manutenção de carga.

- (4) Os denunciantes argumentaram que, uma vez que o âmbito de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 4056/86 são «os transportes marítimos internacionais com partida ou destino de um ou vários portos da Comunidade, à excepção dos serviços de *tramp*» [n.º 2 do artigo 1.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86], o âmbito de aplicação da isenção por categoria prevista no artigo 3.º do regulamento não poderá ser mais amplo do que o do próprio regulamento. Segundo os denunciantes, a regulamentação aplicável é o Regulamento (CEE) n.º 1017/68, cujo artigo 2.º proíbe as práticas restritivas, incluindo a fixação de preços, não prevendo a concessão de uma isenção relativamente às actividades deste tipo praticadas pelos membros da FEFC no domínio dos transportes terrestres.
- (5) Os denunciantes solicitaram à Comissão que tomasse as medidas adequadas para pôr termo às actividades de fixação de preços da FEFC no âmbito da prestação de serviços de transporte terrestre.

II. As partes

- (6) As partes destinatárias da presente decisão são membros de uma ou mais das conferências marítimas abrangidas pela designação global de Far Eastern Freight Conference. Os serviços de transporte marítimo que prestam abrangem as seguintes regiões:

Rumo a Leste

De certos portos do Reino Unido, Irlanda, Noruega, Suécia, Finlândia, Dinamarca, Alemanha, Países Baixos, Bélgica, França, (canal da Mancha e costa Atlântica), Islândia e Polónia para certos portos da Malásia, Singapura, Tailândia, Hong Kong, Japão, Taiwan, República da Coreia, República Popular Democrática da Coreia, República Popular da China (com transbordo), Macau, Indonésia (com transbordo), Kampuchea Democrático, Vietname, Laos, Mianmar, Brunei e Filipinas.

Rumo a Oeste

De certos portos da Malásia, Singapura, Tailândia, Hong Kong, Japão, Taiwan, República da Coreia, República Popular Democrática da Coreia, República Popular da China (com transbordo), Macau, Indonésia (com transbordo), Kampuchea Democrático, Vietname, Laos, Mianmar, Brunei e Filipinas para certos portos europeus, os portos do mar Negro (que não sejam portos da CEI), todos os portos não europeus do mar Mediterrâneo (à excepção dos portos israelitas) e os portos marroquinos do oceano Atlântico.

III. Os serviços em questão

i) *Serviços e mercado geográfico*

- (7) Os serviços oferecidos pelos membros da FEFC são os seguintes:
- a) Serviços de transporte marítimo;

- b) Serviços de manutenção no porto;
- c) Serviços de transporte terrestre.

- (8) Em princípio, o terceiro destes serviços é opcional: os carregadores podem decidir utilizar os serviços de transporte terrestre oferecidos pelos membros da FEFC (*carrier haulage*) ou os oferecidos pelos transportadores terrestres ou pelos transitários (*merchant haulage*) (ver ponto 16).
- (9) A presente decisão não põe em causa o facto de os membros da FEFC poderem, por força do artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86, aplicar taxas uniformes ou comuns no âmbito da prestação de serviços regulares de transporte marítimo. Além disso, a presente decisão não aborda a questão de os acordos de fixação de preços relativos aos serviços de manutenção no porto serem ou não abrangidos pelo âmbito de aplicação do artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86.
- (10) Os serviços objecto da presente decisão são os serviços de transporte terrestre prestados aos carregadores no território da Comunidade por companhias marítimas membros da FEFC, no âmbito de uma operação de transporte multimodal destinada ao transporte de mercadorias em contentor entre o Norte da Europa e o Extremo Oriente.
- (11) Para efeitos da presente decisão, o mercado geográfico da prestação dos serviços em questão é aquele em que o transporte terrestre de contentores é efectuado por ou por conta dos membros da FEFC, entre portos servidos por estas companhias situados nos países enumerados no ponto 6 *supra* e pontos terrestres servidos por esses portos.
- ii) *Prestação de serviços de transporte terrestre pelos armadores*
- (12) Tradicionalmente, os serviços de transporte eram oferecidos aos carregadores numa base de um modo de transporte único, isto é, os prestadores de serviços de transporte não asseguravam normalmente mais do que um modo de transporte. O encaminhamento das mercadorias até ao navio e o seu carregamento eram assegurados pelo carregador, e os serviços de transporte marítimo não incluíam geralmente serviços de transporte terrestre.
- (13) Isto significa que, regra geral, os carregadores asseguravam a organização do segmento terrestre inicial de uma viagem (isto é, a entrega da mercadoria a bordo do navio), encarregando-se da obtenção do seu próprio transporte ferroviário ou rodoviário ou recorrendo a transitários. No país de destino, este segmento do transporte era assegurado pelo carregador ou pelo destinatário.
- (14) Nos anos 60, a utilização de contentores (e outras formas de unitização) provocaram uma revolução a nível da manutenção da carga. A utilização de contentores veio facilitar a transferência de um modo de transporte para outro, simplificando assim as operações de carga e descarga. Isto enco-

raçou as companhias marítimas de linha a investir noutros modos de transporte e a começar a oferecer serviços porta-a-porta, acrescentando a prestação de serviços terrestres à prestação de serviços marítimos. A revolução a nível da manutenção da carga complicou a questão da atribuição das responsabilidades, uma vez que os danos sofridos pelas mercadorias eram muitas vezes detectados apenas no momento da abertura do contentor, no local de destino. Por esta razão, os carregadores mostraram-se favoráveis à exploração dos serviços de transporte porta-a-porta por um operador de transporte multimodal, tal como uma companhia marítima, já que tal permitia solucionar a questão da atribuição das responsabilidades.

- (15) Para além da unitização da carga e do conseqüente desenvolvimento de equipamento especializado, uma das principais características do transporte multimodal consiste na existência de um único documento de transporte que abrange o transporte porta-a-porta. Este documento regista as condições do contrato entre o carregador e o transportador, prevendo uma clara atribuição das responsabilidades, bem como uma fixação clara do montante dos custos de transporte totais.
- (16) A revolução a nível de manutenção da carga afectou todos os modos de transporte, mas mais especialmente o transporte marítimo regular. Afectou não só os carregadores e os armadores, mas igualmente os intermediários, tais como os transitários, que, desde o desenvolvimento a grande escala dos transportes multimodais, se encontram em concorrência directa com as companhias marítimas relativamente à organização da totalidade ou de parte de um serviço de transporte multimodal. O transporte terrestre efectuado pelas companhias marítimas ou por conta é conhecido como *carrier haulage* e o serviço de transporte terrestre organizado pelos carregadores, ou pelos transitários por conta dos carregadores, é conhecido como *merchant haulage*.
- (17) É deixada aos carregadores a opção relativamente à utilização do *merchant haulage* ou do *carrier haulage*. Esta situação foi descrita nos seguintes termos no relatório elaborado por um perito, preparado a pedido da FEFC e apresentado à Comissão no âmbito deste processo ⁽¹⁾:

«4.41. Carácter opcional: apesar de o *carrier haulage* ser frequentemente a opção preferida, o facto de o *merchant haulage* ser igualmente possível reveste-se de aspectos muito importantes, remontando alguns deles ao início da era do transporte em contentor.

4.42. Em primeiro lugar, quando as conferências ofereceram pela primeira vez serviços de transporte porta-a-porta no final dos anos 60 e início dos anos 70, transportavam ainda a

grande maioria da carga nas suas respectivas rotas e encontravam-se em posição dominante. Era importante que os carregadores não considerassem que lhes estava a ser pedido para apoiar serviços que constituiriam um abuso desta posição dominante. Além disso, quando as conferências alargaram os seus serviços para novos domínios comerciais, tais como o transporte terrestre, era importante prestar o serviço em condições que atraíssem os clientes e divulgar a ideia de serviços de distribuição integradas, o que incluía a oferta de taxas razoáveis relativamente ao *carrier haulage*. Mas isto não era suficiente, revelando-se importante o facto de os carregadores terem a possibilidade de transportar as mercadorias como antigamente e de continuarem a organizar o seu próprio *merchant haulage*, se assim o desejassem.

4.43. Um segundo ponto importante diz respeito aos custos referentes às taxas de câmbio. Todos os importadores de mercadorias incorrem em custos resultantes das taxas de câmbio ao realizarem aquisições no estrangeiro, incluindo os custos relativos às taxas de frete. Contudo, ao abrigo do sistema convencional, os custos de transporte terrestre locais eram pagos em moeda nacional. Poder-se-ia esperar que os operadores e os governos nacionais apresentassem objecções a um sistema em que, como resultado da inclusão dos movimentos locais num sistema de tarifas unificado, os custos terrestres seriam expressos numa moeda estrangeira. A utilização de uma tarifa terrestre separada permite a facturação separada e o pagamento em moeda local dos trajectos efectuados no país de importação, sem prejudicar o carácter único em termos materiais e comerciais do transporte porta-a-porta, a que corresponde um documento único.

4.44. Um terceiro aspecto diz respeito à posição dos compradores FOB. Alguns importadores, normalmente os de grandes dimensões e importância, optam por designar os seus próprios transportadores marítimos, geralmente companhias nacionais do seu próprio país. Ao escolherem o transportador no segmento marítimo de uma viagem porta-a-porta, influenciam a escolha do transportador terrestre no seu próprio país. Normalmente não estão interessados na forma utilizada pelo exportador para transportar as mercadorias para o porto de partida no país de exportação, deixando-o determinar se o fará ele próprio através de *merchant haulage* ou se encarregará o operador do transporte porta-a-porta de o fazer através de *carrier haulage*. A aquisição em regime FOB é neutra relativamente à escolha entre o *carrier haulage* ou o *merchant haulage* em qualquer dos extremos da viagem, embora esta alternativa esteja subordinada à existência de uma tarifa terrestre separada.»

⁽¹⁾ «The Case for Conference Rate Making Authority in the Inland Sector», relatório preparado a pedido de Far Eastern Freight Conference pelos Professores S. Gilman e M. Graham, Julho de 1990.

(18) Uma das obrigações inerentes à isenção por categoria concedida às conferências marítimas consiste no

facto de os carregadores terem liberdade de escolha relativamente ao transportador que transporta as suas mercadorias no segmento terrestre do transporte. Esta obrigação está prevista no nº 3 do artigo 5º do Regulamento (CEE) nº 4056/86, que estabelece o seguinte:

«Para os transportes terrestres e os serviços de cais não abrangidos pelo frete ou pelas taxas sobre cujo pagamento a companhia marítima e o utilizador chegaram a acordo, os utilizadores terão a possibilidade de se dirigir às empresas que escolherem.»

- (19) Quando um carregador opta pelo *carrier haulage*, o transporte do contentor do ponto de origem para o navio não é, em princípio, materialmente efectuado pela companhia marítima em causa, nem mesmo por uma sua empresa associada. Apesar de a planificação e acompanhamento da viagem terrestre do contentor serem efectuados pela companhia marítima, o serviço de transporte em si é quase sempre objecto de subcontratação pelo armador a um operador rodoviário ou ferroviário independente. Um pequeno número de companhias marítimas criou igualmente filiais de transporte terrestre.
- (20) No caso da FEFC, o preço pago pelo carregador pelo transporte terrestre não é o negociado entre a companhia marítima e a empresa de transporte terrestre a quem subcontratou essa parte do transporte, mas a taxa que consta da tarifa terrestre da conferência. Esta tarifa reflecte igualmente as taxas cobradas por outras actividades terrestres desempenhadas a pedido do carregador por ou por conta dos membros da FEFC. Tradicionalmente, as taxas terrestres são calculadas na moeda do país em que é realizado o transporte terrestre; e não em dólares dos Estados Unidos da América, a moeda mais comumente utilizada no cálculo das taxas marítimas.
- (21) Por outro lado, o *merchant haulage* é realizado de várias formas diferentes. A menos que o próprio carregador realize o transporte terrestre, entregando o contentor a um operador de terminal a fim de o carregar a bordo de um navio, tratando da documentação e concluindo um contrato directamente com a companhia marítima relativamente ao segmento marítimo do transporte, poderá utilizar os serviços de um transitário, de um transportador terrestre ou de uma empresa ferroviária.
- (22) Os transitários oferecem uma variedade de serviços que vão da preparação da documentação e da reserva do espaço de carga nos navios até actividades de operadores de transporte multimodal que não exploram navios (NVO-MTO, *non-vessel operating multimodal transport operators*). Neste caso, os transitários oferecem os mesmos serviços que as companhias marítimas de linha que oferecem serviços multimodais, mas, ao invés de explorarem navios, fretam *slots* aos transportadores que exploram navios.
- (23) O aumento da concorrência entre os transitários e as companhias marítimas de linha desde o advento do transporte em contentor constitui uma característica marcante do sector, tendo sido desenvolvida, em grande parte, devido à existência de excesso de capacidade, que as companhias marítimas têm pretendido pôr à disposição dos transitários a taxas favoráveis.
- (24) Os transitários poderão ou não explorar serviços de transporte terrestre eles próprios: se o não fazem, subcontratam esses serviços, da mesma forma que o fazem os operadores de transporte multimodal que exploram navios. Os transitários desempenham um papel especialmente importante relativamente ao transporte de cargas de pequeno volume (cargas inferiores às dimensões dos contentores) e ao seu agrupamento em contentores completos.
- (25) Na sua resposta à comunicação de acusações e aquando da audição oral, as partes argumentaram que o serviço que as companhias da FEFC prestam não é um transporte terrestre, sendo antes um serviço porto-a-porto ou, mais comumente, um serviço de transporte porta-a-porta. As partes assinalaram nomeadamente que não oferecem serviços de transporte terrestre, a não ser que prestem igualmente serviços de transporte marítimo e serviços de manutenção de carga nos terminais.
- (26) Como é evidente, para a prestação dos serviços de transporte porta-a-porta, os carregadores podem optar pelo *merchant haulage* ou pelo *carrier haulage* (ver pontos 17 a 20 *supra*). Ao efectuar esta escolha, terão em consideração um determinado número de factores, incluindo o preço. Tal como indicado *supra*, o preço do *carrier haulage* é sempre indicado na tarifa separadamente do preço dos outros serviços, sendo igualmente indicado noutra moeda. Todavia, as características materiais e técnicas dos dois tipos de transporte permitem uma permutabilidade funcional.
- (27) Por conseguinte, para o carregador é irrelevante a questão de as companhias marítimas prestarem serviços de *carrier haulage* diferentes dos que prestam no âmbito de um serviço de transporte multimodal porta-a-porta, optando entre dois produtos que, na sua perspectiva, são permutáveis. Deste ponto de vista, as companhias da FEFC fornecem aos carregadores um serviço de transporte terrestre.
- (28) Esta análise é confirmada pelo facto de as partes terem realçado a natureza concorrencial dos preços do *carrier haulage* e do *merchant haulage*. Segundo a FEFC ⁽¹⁾, cerca de 70% dos carregadores que fazem apelo aos seus membros para o transporte marítimo de contentores utilizam o *carrier haulage*, apesar de esta percentagem variar no tempo e de

(1) Resposta à comunicação de acusações, 31 de Março de 1993, página 104.

país para país. No relatório Gilman & Graham, é afirmado o seguinte no nº 6.04:

«O serviço de *carrier haulage* oferecido pelas companhias de uma conferência deverá continuar a ser altamente competitivo em termos de qualidade do serviço e de preço relativamente ao serviço oferecido pelas companhias independentes e ao *merchant haulage*.».

- (29) Isto indica que a curva das vendas de um destes tipos de transporte reage fortemente às variações de preço do outro, o que demonstra que a sua permutabilidade em termos de procura é também provavelmente elevada. As partes argumentaram que, devido a esta pressão por parte do *merchant haulage*, as taxas de transporte terrestre acordadas no âmbito da FEFC tendem a ser as do membro mais eficiente.

iii) *Condições de concorrência no fornecimento de serviços de transporte terrestre*

- (30) A tarifa da FEFC relativamente aos serviços de transporte marítimo fixa diferentes taxas para diferentes produtos consoante o seu valor, ainda que o leque das tarifas seja consideravelmente menor do que o leque de valor das mercadorias. Por outras palavras, as taxas de frete são mais elevadas para as mercadorias de elevado valor do que para as de valor inferior. Em contrapartida, as taxas terrestres não estão estabelecidas por tipo de mercadoria e não variam segundo o valor de conteúdo do contentor, embora possam ser registadas variações, consoante o contentor tenha 20 pés (TEU) ou 40 (FEU).

- (31) Excepto no que diz respeito a uma isenção concedida a certos acordos entre pequenas e médias empresas de transporte, não foi concedida qualquer isenção por categoria em matéria de fixação de preços aos transportadores terrestres ao abrigo do Regulamento (CEE) nº 1017/68. Além disso, a concorrência não permitiu a manutenção de taxas diferenciadas ou discriminatórias nos poucos casos em que estas foram impostas; é o caso, por exemplo, das taxas ferroviárias impostas pela regulamentação nacional, que tiveram de ser abandonadas devido à concorrência exercida pelos transportes rodoviários.

iv) *Actividades terrestres dos membros da FEFC*

- (32) Para além da fixação colectiva de preços e de modalidades do *carrier haulage*, nenhuma actividade no âmbito do transporte terrestre é directa ou indirectamente organizada através da FEFC. As companhias marítimas membros da FEFC negociam de forma individual as condições dos serviços de transporte terrestre que adquirem. Até ao momento, apenas algumas das companhias marítimas membros da FEFC investiram e possuem infra-estruturas de transporte terrestre (tais como armazéns) ou equipamentos (tais como equipamento de tracção), sendo os mais conhecidos os

armazéns da P&O no Reino Unido e as várias companhias de transporte rodoviários pertencentes às companhias marítimas (por exemplo, a Nedlloyd e a Maersk). Todavia, muitas delas efectuaram investimentos consideráveis na aquisição de contentores e de sistemas de controlo logístico, utilizados não só no âmbito dos serviços de transporte marítimo que as companhias prestam mas igualmente nas suas actividades no âmbito do transporte terrestre.

- (33) Segundo a FEFC ⁽¹⁾, a sua quota de mercado de tráfego de linha nas rotas abrangidas pelo âmbito geográfico da conferência era de cerca de 58 % em 1992. Ainda segundo a FEFC, cerca de 70 % desta quota de mercado (isto é, cerca de 38,5 % de todo o tráfego) era, em 1993, transportado em terra em regime de *carrier haulage*. Em 1991, os serviços deste tipo prestados no Norte da Europa pelas companhias membros da FEFC representavam cerca de 1 015 208 TEU, ou aproximadamente 9 276 653 toneladas. Cerca de 89 % destas mercadorias eram transportadas, totalmente ou em parte, no território da Comunidade Europeia.

- (34) A Comissão analisou os dados fornecidos por 10 dos membros mais importantes da FEFC ⁽²⁾, a fim de avaliar a importância que as operações de transporte terrestre assumem a nível dos custos totais da prestação de serviços de transporte multimodal. O quadro seguinte fixa uma média das suas estruturas de custos nos tráfegos Norte da Europa-Extremo Oriente.

Mar	36,5 %
Terra	18,6 %
Terminais	27,1 %
Vendas	13,9 %
Outros	3,9 %

- (35) No que diz respeito às 10 companhias marítimas cujos dados foram analisados, o custo total da prestação de serviços de transporte terrestre em 1992 ascendia a cerca de 477 200 000 ecus (às taxas de câmbio em vigor em Agosto de 1994).

- (36) Para além dos custos directos de transporte terrestre, o valor dos custos de transporte terrestre acima indicado inclui os custos de investimento nos contentores em terra (normalmente, cerca de 60 % de todos os contentores), bem como a gestão dos contentores em terra e os custos da criação de parques de contentores. Os custos directos do transporte terrestre representam provavelmente 8 % dos custos totais.

- (37) Parte dos valores indicados relativamente aos terminais, vendas e outros custos devem igualmente ser afectados aos custos dos serviços de transporte terrestre, uma vez que, por exemplo, os custos de terminal incluem o custo do transporte dos contentores entre portos. Da mesma forma, os custos das vendas incluem o custo da venda de serviços de *carrier haulage* e os outros custos incluem os custos administrativos.

⁽¹⁾ Resposta à comunicação de acusações, páginas 38 e 105.

⁽²⁾ CGM, Hapag-Lloyd, K Line, Lloyd-Triestino, Maersk, MISC, Mitsui, NYK, OOCL e P&O.

IV. O acordo

- (38) Far Eastern Freight Conference é o nome atribuído a uma série de conferências marítimas associadas⁽¹⁾, com um secretariado no Reino Unido e diversas representações em Hong Kong, Coreia, Tóquio, Singapura, Paris e Roterdão.
- (39) As companhias marítimas membros da FEFC acordaram numa tarifa comum, bem como em outros aspectos, tais como as condições de admissão. A tarifa actual da FEFC consta de um documento intitulado NT90, que entrou em vigor em 1 de Janeiro de 1990. Este documento fixa as condições gerais de transporte, incluindo as modalidades de pagamento.
- (40) O documento NT90 fixa as taxas dos serviços prestados pelos membros da FEFC, incluindo as taxas do transporte marítimo, do transporte terrestre e da manutenção em terminal e outros encargos. No que diz respeito a alguns destes encargos, não é especificada uma taxa, declarando-se que as companhias membros não deverão cobrar preços inferiores aos custos em que incorrem ao prestarem o serviço.
- (41) A fixação de preços de transporte marítimo por uma conferência, isto é, a tarifa, foi alargada pela FEFC às taxas terrestres de uma forma geral, aquando de generalização dos contentores, por volta de 1971. O documento NT90 reflecte este facto ao fixar a tarifa em cinco partes, duas das quais dizem respeito às componentes de transporte terrestre de uma operação de transporte porta-a-porta (isto é, o segmento de transporte terrestre nos países de origem e de destino).

APRECIACÃO JURÍDICA

I. N.º 1 do artigo 85.º

- (42) As companhias marítimas membros da FEFC são empresas, nos termos do n.º 1 do artigo 85.º do Tratado. As suas actividades de fixação de preços, relativamente aos serviços de transporte terrestre prestados dentro do território da Comunidade aos carregadores em combinação com outros serviços, no âmbito de uma operação de transporte multimodal destinada ao transporte de mercadorias em contentor entre o Norte da Europa e o Extremo Oriente⁽²⁾ por companhias marítimas membros da FEFC (*carrier haulage services*), como estabelece o documento NT, constituem um acordo entre essas

empresas abrangido pelo âmbito de aplicação do n.º 1 do artigo 85.º

i) *Restrição, impedimento ou distorção da concorrência*

- (43) Os acordos que consistam em fixar, de forma directa ou indirecta, os preços de venda, ou quaisquer outras condições de transacção são especificamente referidos como constituindo uma restrição da concorrência no n.º 1, alínea a), do artigo 85.º Relativamente à concorrência de preços, o Tribunal de Justiça afirmou o seguinte:

«A função da concorrência de preços consiste em manter os preços ao nível mais baixo possível e fomentar a circulação de mercadorias entre os Estados-membros, permitindo desta forma a distribuição mais eficaz possível das actividades em termos de produtividade e de capacidade de as empresas se adaptarem às mudanças.⁽³⁾».

- (44) Não é necessário esperar os efeitos concretos de um acordo a partir do momento em que este parece ter como objectivo o impedimento, a restrição ou a distorção da concorrência⁽⁴⁾.
- (45) No presente caso, a restrição da concorrência entre os membros da FEFC relativamente aos preços no segmento terrestre de uma operação de transporte multimodal é passível de ser substancial, devido ao elevado número de contentores envolvidos e aos consequentes custos ocasionados (ver pontos 33 a 37 *supra*).

ii) *Repercussões sobre o comércio entre Estados-membros*

- (46) Segundo a jurisprudência do Tribunal, as repercussões sobre o comércio entre Estados-membros são provadas quando é possível prever com um grau suficiente de probabilidade, com base num conjunto de factores de direito ou de facto objectivos, que o acordo ou prática concertada em questão poderá influenciar, directa ou indirectamente, efectiva ou potencialmente, a estrutura do comércio de bens ou serviços entre os Estados-membros⁽⁵⁾.

⁽³⁾ ICI-Dyestuffs, Processo 48/69, acórdão de 14 de Julho de 1972, *Colectânea de Jurisprudência do Tribunal* 1972, p. 619.

⁽⁴⁾ Grundig/Consten, Processos apensos 56 & 58/64, acórdão de 1966, p. 299, 342. Processo «Zinc Producer Group», decisão da Comissão de 6 de Agosto de 1984, JO n.º L 220 de 17. 8. 1984, p. 27. «De qualquer forma, para o n.º 1 do artigo 85.º ser aplicável, é suficiente ter existido a intenção de restringir a concorrência; não é necessário que a intenção tenha sido concretizada, totalmente ou apenas em parte, isto é, não é necessário que a restrição da concorrência tenha sido efectiva».

⁽⁵⁾ Grundig/Consten, acima citado, p. 341.

⁽¹⁾ Far Eastern Freight Conference, Europe/Japan & Japan/Europe Freight Conferences, Hong Kong/Europe Freight Conference, Philippines/Europe Conference, Sabah, Brunei & Sarawak Freight Conference.

⁽²⁾ O âmbito destes serviços é descrito no ponto 6 da presente decisão.

- (47) A Comissão considera que o acordo entre os membros da FEFC no sentido de fixar os preços relativamente aos serviços de *carrier haulage* é susceptível de afectar de forma sensível e afectou de forma sensível o comércio entre os Estados-membros das formas a seguir apresentadas. Estes serviços envolvem frequentemente o transporte de mercadorias entre Estados-membros.
- (48) O acordo envolve companhias marítimas que operam em vários Estados-membros e restringe a concorrência entre essas companhias, na medida em que fixa o preço a que cada uma oferece os seus serviços de transporte, parte dos quais são serviços de transporte terrestre. A eliminação ou diminuição da concorrência de preços relativamente aos serviços de transporte terrestre entre estas companhias reduz de forma significativa as companhias mais eficientes.
- (49) Isto afecta o número de operações de transporte multimodal que cada companhia marítima poderia efectuar caso o acordo não tivesse sido celebrado. Esta restrição de concorrência entre os armadores que operam em vários Estados-membros influencia e altera, por conseguinte, os fluxos comerciais dos serviços de transporte na Comunidade, que seriam diferentes caso o acordo não tivesse sido celebrado.
- (50) Estas alterações da estrutura normal do comportamento concorrencial, segundo a qual as companhias mais eficientes beneficiam de aumentos da sua quota de mercado, podem igualmente falsear a concorrência entre os portos de diferentes Estados-membros, ao aumentar ou diminuir artificialmente o volume de mercadorias canalizado através de cada um deles ⁽¹⁾ e as quotas de mercado das companhias marítimas que operam a partir desses portos.
- (51) O sistema de igualização dos portos é passível de aumentar ou diminuir os fluxos de mercadorias que transitam em certos portos. Ao abrigo deste sistema, as taxas do *carrier haulage* baseiam-se no transporte para o porto mais próximo aprovado pela conferência, independentemente do porto em que são efectivamente efectuadas as operações de carga e descarga. Este sistema poderá trazer alterações em termos de capacidade disponível em cada porto, o que, por sua vez, poderá gerar desvios de tráfego entre os portos do Norte da Europa que servem a Europa, o que é susceptível de afectar o comércio entre Estados-membros.
- (52) As repercussões sobre a prestação de serviços de *carrier haulage* descritas nos pontos precedentes é passível de ter um efeito a nível da prestação de serviços acessórios aos serviços de transporte marítimo e de *carrier haulage*, tais como os serviços portuários e os serviços de estiva. As repercussões sobre estes serviços serão principalmente provocadas pela alteração do fluxo de serviços de transporte entre Estados-membros.
- (53) Por conseguinte, a Comissão considera que o acordo afecta o comércio entre Estados-membros relativamente ao fornecimento de serviços de *carrier haulage* e ao fornecimento de serviços acessórios a estes serviços. Esta repercussão poderá ser apreciável, devido ao grande número de contentores envolvidos.
- (54) Um acordo, tal como o acordo entre os membros da FEFC relativamente à fixação de preços do transporte terrestre, que tenha repercussões sobre o custo de exportação de mercadorias produzidas na Comunidade para outros países poderá afectar o comércio dessas mercadorias na Comunidade. Esta repercussão deve-se ao facto de os produtores procurarem encontrar mercados alternativos para onde seja menos oneroso transportar as suas mercadorias. Estes mercados alternativos incluem o mercado do produtor, bem como outros países comunitários ⁽²⁾.
- (55) Por conseguinte, a Comissão considera que as actividades de fixação de preços dos membros da FEFC relativas ao transporte terrestre têm igualmente repercussões sobre o comércio de mercadorias entre os Estados-membros.

II. Regulamentação aplicável

- (56) A FEFC defendeu que todas as suas actividades de fixação de preços, incluindo as relativas aos serviços de transporte terrestre, são abrangidas pelo âmbito de aplicação do artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86, que concede uma isenção por categoria às conferências marítimas. Pelas razões expostas na presente decisão, a Comissão não considera que o Regulamento (CEE) n.º 4056/86 seja o aplicável no âmbito do exame da denúncia,

⁽¹⁾ Ver sexto considerando do Regulamento (CEE) n.º 4056/86, que descreve o efeito que as práticas restritivas relativas aos serviços de transporte marítimo internacional podem ter nos portos comunitários.

⁽²⁾ Processo 136/86, BNIC contra Aubert, acórdão de 3 de Dezembro de 1987, *Colectânea da Jurisprudência do Tribunal* 1987, p. 4789, fundamento 18. Da mesma forma, o Tribunal aplicou o artigo 92.º no âmbito do processo 67, 68 e 70/85 Van der Kooy/Comissão, relativo aos preços do gás natural nos Países Baixos, I, acórdão de 2 de Fevereiro de 1988, proferido nos processos *Colectânea da Jurisprudência do Tribunal* 1988, p. 219, 276, fundamento 59, segundo qual a concessão de subvenções de 5,5% relativamente aos preços do gás natural às estufas holandesas afectavam o comércio entre Estados-membros devido à importância dos custos energéticos (25%-30% do preço de venda), da quota de mercado (65%) e das exportações (91%) da empresa beneficiária do auxílio estatal.

tendo, por conseguinte, analisado a denúncia e as práticas a que esta se refere ao abrigo do disposto no Regulamento (CEE) n.º 1017/68.

- (57) O artigo 1.º do Regulamento (CEE) n.º 1017/68 fixa o âmbito de aplicação do regulamento ao afirmar que este se aplica a certos acordos, decisões e práticas concertadas, bem como aos abusos de posição dominante «no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável».
- (58) O *carrier haulage* consiste no transporte de contentores por caminho-de-ferro, estrada ou por via navegável (ou por uma combinação destes modos de transporte) efectuado pelas próprias companhias marítimas ou por sua conta em combinação com outros serviços no âmbito de uma operação de transporte multimodal. Por conseguinte, os acordos, decisões e práticas concertadas, do tipo descrito no regulamento que dizem respeito a este tipo de encaminhamento são abrangidas pelo âmbito de aplicação do regulamento.
- (59) Pelas razões a seguir apresentadas, a Comissão considera que as actividades de fixação de preços objecto da presente decisão relativas aos serviços de transporte terrestre prestados dentro do território da Comunidade Europeia aos carregadores em combinação com outros serviços no âmbito de uma operação de transporte multimodal destinada ao transporte de mercadorias em contentor entre o Norte da Europa e o Extremo Oriente por companhias marítimas membros da FEFC são abrangidas pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 1017/68 e não do Regulamento (CEE) n.º 4056/86.

III. Regulamento (CEE) n.º 1017/68

i) Relação entre o Regulamento (CEE) n.º 1017/68 e os artigos 85.º e 86.º do Tratado CE

- (60) O Regulamento (CEE) n.º 1017/68, relativo à aplicação de regras de concorrência nos sectores dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável, foi o primeiro regulamento de aplicação das regras de concorrência ao sector dos transportes. Adoptado antes da confirmação expressa do Tribunal de Justiça de que as regras de concorrência contidas no Tratado se aplicavam ao sector dos transportes⁽¹⁾, o Regulamento (CEE) n.º 1017/68 reproduz com pequenas variações o texto dos artigos 85.º e 86.º do Tratado⁽²⁾.

(1) Comissão v. República francesa, processo n.º 167/73, Col. 1974, p. 359, fundamento 32; Nouvelles Frontières, processos n.ºs 209/84-213/84, Col. 1986, p. 1425, fundamentos 42-45; Flugreisen, processo n.º 66/86, Col. 1989, p. 803, fundamentos 32-33.

(2) Estruturas tarifárias de transporte combinado de mercadorias, Decisão da Comissão 93/174/CEE de 24 de Fevereiro de 1993, JO n.º L 73 de 26. 3. 1993, p. 38, ponto 19.

- (61) Uma vez que faz parte do direito derivado da Comunidade, o Regulamento (CEE) n.º 1017/68 não pode constituir uma derrogação às disposições do Tratado. Deve, por conseguinte, ser interpretado à luz da jurisprudência do Tribunal⁽³⁾, como fornecendo à Comissão os meios necessários para aplicar os artigos 85.º e 86.º do Tratado ao transporte terrestre sem se desviar das regras de concorrência fundamentais contidas no Tratado⁽⁴⁾.

- (62) Um acordo que não cumpra os requisitos do n.º 3 do artigo 85.º não pode beneficiar de uma isenção, nos termos do Regulamento (CEE) n.º 1017/68. Por conseguinte, os artigos 2.º, 5.º, 7.º e 8.º deste regulamento deverão ser interpretados da mesma forma que os artigos 85.º e 86.º, à luz da jurisprudência e não de uma forma extensiva.

ii) Artigo 2.º do Regulamento (CEE) n.º 1017/68

- (63) O artigo 2.º do Regulamento (CEE) n.º 1017/68 baseia-se e reflecte as disposições do n.º 1 do artigo 85.º do Tratado. Não se afasta do seu conteúdo material, aplicando-se igualmente as observações feitas nos pontos 42 a 45 *supra* relativamente à aplicabilidade do n.º 1 do artigo 85.º à aplicabilidade do artigo 2.º do Regulamento (CEE) n.º 1017/68.

- (64) Segundo o artigo 2.º do Regulamento (CEE) n.º 1017/68, os acordos entre empresas, as decisões de associações de empresas e as práticas concertadas susceptíveis de afectar o comércio entre os Estados-membros e que tenham por objectivo ou efeito impedir, restringir ou falsear a concorrência no mercado comum incluindo, entre outros, os que visam, de forma directa ou indirecta, os preços e condições de transporte serão proibidos por serem incompatíveis com o mercado comum, sem que para esse efeito seja necessária uma decisão prévia.

- (65) Pelas razões expostas nos pontos 42 a 55 *supra*, e à luz das observações feitas nos pontos 56 a 59 *supra*, o acordo celebrado entre os membros da FEFC relativamente aos preços dos serviços de *carrier haulage* (tarifa terrestre) prestados em combinação com outros serviços no âmbito de um serviço de transporte multimodal, é um acordo abrangido pela proibição prevista no artigo 2.º do Regulamento (CEE) n.º 1017/68.

(3) Flugreisen, ver nota de rodapé 15 *supra*, ponto 12, relativamente ao Regulamento (CEE) n.º 3975/87.

(4) Flugreisen, ver nota de rodapé 15 *supra*, ponto 25.

iii) Artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 1017/68

(66) O acordo celebrado entre os membros da FEFC relativamente aos preços dos serviços de *carrier haulage* não é abrangido pela excepção relativa aos acordos técnicos prevista no artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 1017/68. Este artigo é meramente declarativo, limitando-se a enumerar alguns tipos de acordo que não são abrangidos pelo âmbito de aplicação do n.º 1 do artigo 85.º do Tratado quando tiverem apenas por objectivo ou efeito a aplicação de melhoramentos técnicos ou a cooperação técnica ⁽¹⁾.

(67) Os acordos celebrados entre concorrentes relativamente aos preços cobrados pelos serviços que oferecem constituem acordos comerciais e não têm apenas por objectivo ou efeito a aplicação de melhoramentos técnicos ou a cooperação técnica.

(68) O n.º 1, alínea c), do artigo 3.º refere-se exclusivamente à «organização e à execução de transportes sucessivos, complementares, alternativos ou combinados» entre modos de transporte terrestres, e não entre o transporte terrestre e o transporte marítimo. O âmbito de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 1017/68 — «transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável» — significa que a excepção não se aplica quando as operações de transporte em questão não são efectuadas totalmente em terra.

iv) Artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 1017/68

(69) A isenção em relação aos agrupamentos de pequenas e médias empresas contida no artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 1017/68 não é aplicável pelas razões a seguir expostas.

(70) Em primeiro lugar, a maioria dos membros da FEFC não executa, ela própria (nem deseja fazê-lo) actividades, de transporte terrestre, não tendo, por conseguinte, o objectivo descrito no primeiro travessão do n.º 1 do artigo 4.º do regulamento.

(71) Em segundo lugar, a maior parte dos membros da FEFC não tem o objectivo descrito no segundo parágrafo do n.º 1 do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 1017/68, que consiste na prestação de serviços de transporte terrestre, nem financia ou

adquire em comum material ou equipamento de transporte terrestre.

(72) Em terceiro lugar, os limiares constantes do n.º 1 do artigo 4.º não são satisfeitos. Por um lado, alguns dos membros da FEFC não dispõem de capacidade de transporte de carga própria, como seria necessário para esta condição ser preenchida. Por outro lado, se se tiver em consideração a capacidade alugada ou subcontratada, a capacidade conjunta dos membros da FEFC excederia os limites especificados (ver ponto 33, relativamente aos TEU e tonelagem transportados pelos membros da FEFC em 1991 ou por sua conta).

IV. Regulamento (CEE) n.º 4056/86

i) Artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86

(73) Os membros da FEFC alegaram que o transporte multimodal é abrangido pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 4056/86 e que o artigo 3.º desse regulamento (intitulado «isenção dos acordos entre transportadores relativos à exploração de serviços regulares de transportes marítimos») isenta a fixação de preços relativa aos serviços de transporte terrestre prestados em combinação com outros serviços no âmbito de uma operação de transporte multimodal.

(74) A Comissão não aceita este argumento pelas razões que a seguir se apresentam.

(75) O âmbito da isenção prevista no artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86 não pode ser mais lato do que o âmbito de aplicação do próprio Regulamento (CEE) n.º 4056/86. O n.º 2 do artigo 1.º deste transporte prevê que:

«o presente regulamento visa *apenas* os transportes marítimos internacionais com partida ou destino de um ou vários *portos* da Comunidade» (itálico acrescentado).

(76) Esta redacção evidencia claramente que o transporte terrestre, incluindo o segmento terrestre de um serviço de transporte multimodal, não é abrangido pelo âmbito de aplicação do regulamento, não podendo, por conseguinte, ser abrangido pela isenção por categoria prevista no artigo 3.º

(77) De qualquer forma, a isenção por categoria prevista no artigo 3.º é restringida às operações porto-a-porto, tal como demonstrado pela referência ao transporte marítimo no seu título:

⁽¹⁾ HOV SVZ/MCN, Decisão 94/210/CE da Comissão, JO n.º L 104 de 23. 4. 1994, p. 34, ponto 91. A versão em língua inglesa do artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 1017/68 omitiu a palavra «sole», incluída nas versões originais do Regulamento (CEE) n.º 1017/68, bem como nos regulamentos (CEE) n.º 4056/86 (artigo 2.º) e (CEE) n.º 3975/87 (artigo 2.º).

«Isenção dos acordos entre transportadores relativos à exploração de serviços regulares de transportes marítimos» ⁽¹⁾.

- (78) Esta conclusão resulta igualmente da redacção do décimo primeiro considerando do Regulamento (CEE) n.º 4056/86, que declara o seguinte:

«Considerando que, a este respeito, os utilizadores devem poder, em qualquer momento, conhecer os preços e condições de transportes praticados pelos membros da conferência, ficando assente que, em matéria de transportes terrestres organizados pelos *transportadores marítimos* ⁽²⁾, os mesmos continuam sujeitos ao Regulamento (CEE) n.º 1017/68» (itálico acrescentado).

- (79) Aquando da audição oral no âmbito deste processo, foi sugerido pelo representante jurídico da FEFC que o objectivo do décimo primeiro considerando do Regulamento (CEE) n.º 4056/86 poderia consistir em tratar a questão de as conferências que agem de forma colectiva como compradores de serviços de transportes marítimos serem ou não abrangidas pela isenção por categoria, tornando claro que estas actividades são abrangidas pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 1017/68.

- (80) O considerando não poderia anular os termos claros do n.º 2 do artigo 1.º do regulamento. Para além disso, esta interpretação do considerando não poderia ser aceite. Não faz sentido sugerir que os carregadores devem «conhecer os preços e condições de transportes praticados pelos membros da conferência», uma vez que essas companhias marítimas poderão agir enquanto cartel na aquisição dos serviços de transporte terrestre.

⁽¹⁾ Ver processo T-9/92, Automóveis Peugeot SA, acórdão de 22 de Abril de 1993, ainda não publicado, fundamento 37. «...tendo em conta o princípio geral da proibição de acordos que impeçam a concorrência contido no n.º 1 do artigo 85.º do Tratado, as disposições derogatórias num regulamento que concedam uma isenção por categoria não podem ser interpretadas de forma lata...». Ver igualmente conclusões do advogado-geral Van Gerven no processo C-234/89, *Delimitis, Colectânea da Jurisprudência do Tribunal* 1991, P. I-955, ponto 5. «... quando um acordo não esteja coberto pelos termos de um regulamento referente a uma isenção por categoria, não se pode em caso algum estender o âmbito dessa isenção — que constitui já em si mesma uma derrogação à proibição do n.º 1 do artigo 85.º e que, a esse título, deve ser interpretada restritivamente.»

⁽²⁾ A versão em língua inglesa do Regulamento (CEE) n.º 4056/86 utiliza incorrectamente a palavra *shippers*, em vez do termo correcto *carriers*. É evidente que se trata de um erro por, pelo menos, duas razões:

- i) O considerando não faz sentido na versão em língua inglesa;
- ii) As outras versões linguísticas do regulamento são inequívocas ao referir-se aos *carriers* (por exemplo, *transporteurs maritimes*, *trasportatori marittimi*, *Seeverkehrsunternehmen*).

- (81) Em contrapartida, o n.º 4 do artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86 deverá ser interpretado no sentido da imposição de condições formais aos membros da conferência para darem a conhecer as suas condições, incluindo a condições relativas ao *carrier haulage*, com uma preocupação de transparência, já que os preços cobrados pelas companhias marítimas individuais pelos serviços de transporte terrestre não poderão constituir um preço fixado pela conferência. Esses preços não constam, por conseguinte, da tarifa da conferência.

- (82) Além disso, nada no Regulamento (CEE) n.º 4056/86 sugere que as conferências que negociam colectivamente a aquisição de serviços de transporte terrestre seriam abrangidas pela isenção por categoria. A redacção do artigo 3.º do regulamento é bastante clara a esse respeito: a «fixação de preços e de condições de transporte» apenas pode dizer respeito à fixação do preço de venda a não à negociação de um preço de aquisição de outro tipo de transporte.

- (83) Estas conclusões são inteiramente corroboradas pelo facto de, aquando das consultas que levaram à adopção do Regulamento (CEE) n.º 4056/86, o Parlamento Europeu ter proposto acrescentar os seguintes termos ao artigo 3.º da proposta de regulamento apresentada pela Comissão:

«a isenção supramencionada aplicar-se-à também aos transportes intermodais (isto é, transportes marítimos que incluem transportes para os portos e a partir deles)» ⁽³⁾.

- (84) Esta alteração proposta não foi adoptada pelo Conselho, o que indica que a intenção deste era que os acordos de fixação de preços relativamente aos serviços de transporte terrestre não fossem abrangidos pela isenção por categoria prevista no artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86 do Conselho.

- (85) Desde que satisfaçam as condições previstas no artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 1017/68 (isto é, as quatro condições previstas no n.º 3 do artigo 85.º), as partes nesses acordos poderão, contudo, beneficiar de uma isenção individual concedida pela Comissão nos termos do n.º 4 do artigo 11.º ou do artigo 12.º do Regulamento (CEE) n.º 1017/68.

ii) Artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86

- (86) A FEFC avançou um argumento no sentido de os n.ºs 3 e 4 do artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86 conterem indicações de que o trans-

⁽³⁾ Ver alteração da proposta de regulamento (CEE) do Conselho relativa ao estabelecimento de regras pormenorizadas para aplicação aos transportes marítimos dos artigos 85.º e 86.º do Tratado, JO N.º C 255 de 13. 10. 1986, pp. 176-177.

porte multimodal organizado pelas conferências marítimas é abrangido pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 4056/86 e, por extensão, pelo âmbito de aplicação da isenção por categoria prevista no artigo 3.º

(87) Este argumento não tem fundamento e resulta de uma má compreensão por parte da FEFC da natureza das obrigações previstas nos n.ºs 3 e 4 do artigo 5.º. Estas duas disposições não deverão ser interpretadas no sentido de se referirem a uma tarifa de conferência, mas às condições oferecidas pelas diferentes companhias marítimas a título individual. Não deverão ser interpretadas no sentido de implicarem que a fixação de preços relativos aos serviços de transporte terrestre prestados em combinação com outros serviços no âmbito de um serviço de transporte multimodal é permitida nos termos do artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86. Estas disposições contêm simplesmente obrigações expressas aplicáveis às diferentes companhias marítimas que pretendem beneficiar da isenção por categoria: deverão permitir o *merchant haulage* e deverão publicar as condições que praticam a título individual relativas ao *carrier haulage*.

(88) Por conseguinte, o artigo 5.º contêm obrigações que, tal como o título do artigo 5.º e o décimo primeiro considerando do regulamento tornam claro, são obrigações inerentes à isenção por categoria. Não contêm qualquer extensão explícita ou implícita da isenção por categoria prevista no artigo 3.º

iii) Artigo 2.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86

(89) A FEFC argumentou igualmente que uma declaração da Comissão consignada nas actas do Conselho aquando da adopção do Regulamento (CEE) n.º 4056/86 ⁽¹⁾ leva a concluir que a fixação de preços relativamente aos transportes multimodais é abrangida pelo âmbito de aplicação deste regulamento. De novo, a FEFC confundiu a questão da isenção por categoria concedida às conferências marítimas com uma afirmação relativa à aplicação das regras de concorrência comunitárias a companhias marítimas individuais.

(1) «A Comissão declara que os transportes multimodais mar/terra estão sujeitos às regras de concorrência adoptadas para os transportes terrestres e às previstas para os transportes marítimos. Na prática, a não aplicação do n.º 1 do artigo 85.º terá efeito em relação à organização e execução de transportes multimodais mar/terra sucessivos ou complementares, bem como à fixação ou aplicação de preços e condições globais para estes transportes, dado que tanto o artigo 2.º do presente regulamento [Regulamento (CEE) n.º 4056/86] como o artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 1017/68 declaram que a proibição imposta pelo n.º 1 do artigo 85.º do Tratado não se aplica a estas práticas». [Documento do Conselho n.º 11584/86 MAR/84, anexo III, p. 5 (19 de Dezembro de 1986)].

(90) A declaração da Comissão refere-se expressamente às excepções técnicas previstas no artigo 2.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86 e no artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 1017/68. Por conseguinte, não se refere à questão da isenção por categoria, vindo antes confirmar que ambos os regulamentos se aplicam em casos de operações multimodais mar/terra, aplicando-se o Regulamento (CEE) n.º 4056/86 ao segmento marítimo e o Regulamento (CEE) n.º 1017/68 ao segmento terrestre.

(91) Além disso, a declaração diz respeito apenas a acordos entre transportadores marítimos individuais e a transportadores terrestres individuais. Isto deve-se ao facto de os acordos colectivos de fixação de preços celebrados com os concorrentes relativamente às taxas marítimas e terrestres serem restritivos do ponto de vista comercial e não terem como único objectivo ou efeito a aplicação de melhoramentos técnicos ou a cooperação técnica, na acepção do n.º 1 do artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 1017/68 e do n.º 1 do artigo 2.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86. Uma vez que, de uma forma geral, estes acordos restringem a concorrência, infere-se, nomeadamente do sétimo considerando do Regulamento (CEE) n.º 4056/86, que não são abrangidos pela excepção relativa aos acordos técnicos.

V. Possibilidade de concessão de uma isenção individual

(92) Os membros da FEFC não apresentaram qualquer pedido de isenção individual relativamente à fixação de preços para os serviços de *carrier haulage* fornecidos em combinação com outros serviços no âmbito de um serviço de transporte multimodal. Todavia, tendo em conta a obrigação imposta à Comissão por força do n.º 4 do artigo 11.º do Regulamento (CEE) n.º 1017/68 de tomar uma decisão de aplicação do artigo 5.º do regulamento sempre que, no termo de um processo iniciado com base em denúncia ou por sua iniciativa, chegar à conclusão de que um acordo, uma decisão, ou uma prática concertada preenchem as condições previstas nos artigos 2.º e 5.º do regulamento, é necessário determinar se as condições previstas no artigo 5.º são preenchidas no presente caso.

(93) Nos pontos 63, 64 e 65 *supra*, a Comissão apresentou as razões pelas quais considera que o artigo 2.º do Regulamento (CEE) n.º 1017/68 é aplicável no presente caso e apresenta de seguida a sua apreciação quanto à aplicabilidade do artigo 5.º deste regulamento.

(94) Ao efectuar esta avaliação, a Comissão teve de estabelecer uma distinção entre os argumentos apresentados pelos membros da FEFC relativamente aos seguintes aspectos:

- as vantagens do transporte multimodal, de uma forma geral,
 - a necessidade de fixação das taxas terrestres por uma conferência relativamente ao fornecimento de serviços de transporte multimodal,
 - a necessidade da fixação de taxas terrestres por uma conferência, com vista à manutenção do sistema de conferência.
- (95) Os membros da FEFC apresentaram vastos argumentos sobre as vantagens do transporte multimodal e os benefícios decorrentes deste tipo de transporte; a Comissão não contesta, contudo, esses benefícios⁽¹⁾. A presente decisão diz respeito à fixação de preços, tendo a Comissão, por conseguinte, tido em consideração apenas o segundo e terceiro dos pontos principais levantados pela FEFC relativamente à possibilidade da concessão de uma isenção individual.
- (96) O disposto no artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 1017/68 segue o modelo do n.º 3 do artigo 85.º do Tratado⁽²⁾, apresentando essencialmente o mesmo teor. As condições previstas são cumulativas, devendo cada uma ser preenchida para a Comissão poder conceder uma isenção individual.
- (97) A disposição que no artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 1017/68 é equivalente às primeira e segunda condições do n.º 3 do artigo 85.º do Tratado⁽³⁾, prevê que a proibição constante do artigo 2.º do regulamento poderá não ser aplicada pela Comissão, caso o acordo, decisão ou prática concertada em questão:
- «contribuam:
- para melhorar a qualidade dos serviços de transportes, ou
 - para promover uma maior continuidade e estabilidade na satisfação das necessidades de transportes em mercados sujeitos a consideráveis flutuações no tempo da oferta e da procura, ou
 - para aumentar a produtividade das empresas, ou
- para promover o progresso técnico ou económico,
tomando em justa consideração os interesses dos utilizadores de transportes. . .».
- (98) As terceira e quarta condições previstas no n.º 3 do artigo 85.º são reproduzidas para os devidos efeitos na segunda parte do artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 1017/68.
- (99) Pelas razões a seguir apresentadas, a Comissão não considera que as práticas de fixação de preços da FEFC relativamente ao transporte terrestre preencham as condições estabelecidas na primeira parte do artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 1017/68, uma vez que não contribuem para alcançar qualquer dos objectivos descritos no que diz respeito quer à prestação de serviços de transporte terrestre quer à prestação de serviços de transporte marítimo. Além disso, ainda que contribuissem para qualquer desses objectivos, a Comissão não considera que as condições definidas na segunda parte do artigo 5.º seriam preenchidas, uma vez que as práticas em questão envolvem restrições da concorrência que não seriam indispensáveis para alcançar qualquer desses objectivos.
- a) *Melhoria da qualidade dos serviços de transporte*
- (100) Tal como salientado no ponto 94 *supra*, é necessário estabelecer uma distinção entre as vantagens e os benefícios do transporte multimodal de uma forma geral e a alegada contribuição da fixação de preços por parte dos membros da FEFC relativamente aos serviços de *carrier haulage* prestados no âmbito de um serviço de transporte multimodal para melhorar a qualidade dos serviços de transporte. A apreciação da aplicabilidade do artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 1017/68 diz respeito a este último ponto.
- (101) Não existe qualquer elemento de prova de que a prática de um preço acordado relativamente à prestação de serviços de *carrier haulage* contribua para melhorar a qualidade dos serviços de transporte terrestre. A este respeito, é importante notar que, tal como referido no ponto 19 *supra*, os membros da FEFC não efectuam geralmente o transporte terrestre, subcontractando esta tarefa a transportadores terrestres.
- (102) Além disso, apesar de o preço do *carrier haulage* ser fixado no âmbito da FEFC, os membros individuais negociam com os transportadores terrestres numa base individual. Os melhoramentos na qualidade do serviço com vista a responder à procura dos carregadores não decorrem das actividades de fixação de preços por parte da conferência, mas sim das negociações entre os diferentes carregadores e companhias marítimas, a título individual.

(1) Ver por exemplo o relatório da Comissão ao Conselho de 8 de Junho de 1994 relativo à aplicação das regras de concorrência comunitárias aos transportes marítimos, em que é afirmado no ponto 3.1.: «a Comissão defende plenamente o desenvolvimento do transporte multimodal, que constitui um modo de transporte moderno adequado às necessidades dos carregadores, e deseja para ele contribuir.» SEC(94) 933 final.

(2) Estruturas tarifárias, ver nota de rodapé 16 *supra*.

(3) «... que contribuam para melhorar a produção ou a distribuição dos produtos ou para promover o progresso técnico ou económico, contando que aos utilizadores se reserve uma parte equitativa do lucro daí resultante. . .».

- (103) Também não foi provado que a fixação de preços pelos membros da FEFC relativamente aos serviços de *carrier haulage* contribua para melhorar a qualidade dos serviços de transporte marítimo prestados pelos membros da FEFC.
- b) *Promoção da continuidade e da estabilidade nos mercados sujeitos a uma flutuação considerável no tempo*
- (104) A questão da estabilidade no mercado dos serviços das companhias marítimas que transportam contentores é abordada nos pontos 123 a 137 *infra*.
- (105) Os membros da FEFC não apresentaram elementos de prova de que o mercado em que os serviços de *carrier haulage* são fornecidos é um mercado em que a oferta e a procura são sujeitas a flutuações consideráveis no tempo. Ainda que o mercado em questão tivesse estas características, não foi demonstrado que a fixação colectiva das taxas relativamente ao transporte terrestre pelos membros da FEFC contribuiria para a continuidade e estabilidade nesse mercado.
- c) *Aumento da produtividade das empresas*
- (106) Não foram apresentados quaisquer elementos de prova pelos membros da FEFC de que a fixação de preços pela conferência relativamente ao *carrier haulage* tenha conduzido ou seja passível de conduzir a um aumento da produtividade das empresas em causa. Mais uma vez, é importante estabelecer uma distinção entre a prestação de serviços de transporte multimodal e a fixação de preços relativa ao segmento terrestre desses serviços.
- (107) No que diz respeito aos prestadores efectivos dos serviços de transporte terrestre, a fixação de preços efectuada pela FEFC não tem qualquer efeito directo sobre os serviços que prestam ou sobre a forma como são prestados, uma vez que vendem os seus serviços aos membros da FEFC às taxas de mercado e não ao preço fixado pela conferência. No que diz respeito aos membros da FEFC, não são estes que realizam o transporte terrestre, e o acordo de fixação de preços no que diz respeito ao *carrier haulage* não afecta, por conseguinte, directamente qualquer serviço que estes efectivamente prestem.
- (108) Também não foi demonstrado que a fixação de preços pelos membros da FEFC relativamente aos serviços de *carrier haulage* contribua para aumentar a produtividade dos membros da FEFC relativamente aos serviços de transporte marítimo que prestam.
- d) *Promoção do progresso técnico ou económico*
- (109) Os membros da FEFC não forneceram qualquer elemento de prova que indique que a fixação de preços relativamente ao *carrier haulage* contribui para promover o progresso técnico ou económico, quer na prestação de serviços de transporte terrestre quer na prestação de serviços de transporte multimodal.
- (110) As companhias membros da FEFC alegaram que a fixação de preços relativamente ao *carrier haulage* lhes permite investir nos elementos do serviço de transporte global que asseguram (logística, acompanhamento, etc. — ver ponto 19 *supra*), já que este serviço lhes permite uma maior segurança relativamente à rentabilidade dos investimentos em causa.
- (111) Este argumento poderia ser apresentado a favor de qualquer acordo de fixação de preços. Contudo, não é um argumento sólido. É possível que, em vez de promoverem a introdução de novas tecnologias, as restrições de concorrência resultantes das actividades de fixação de preços pelos membros da FEFC desencorajem novos investimentos, ao reduzir as vantagens competitivas de que poderiam beneficiar as empresas que exploram os seus investimentos com maior êxito.
- (112) Esta situação é gerada pelo facto de a diminuição ou eliminação da concorrência entre os membros da FEFC relativamente aos preços ser susceptível de impedir as companhias marítimas de fazer repercutir as economias em termos de custos resultantes do novo equipamento e das novas tecnologias nos seus clientes. Da mesma forma, o facto de as companhias mais eficientes serem menos susceptíveis de beneficiar da sua eficiência e de aumentar a sua quota de mercado em consonância, significa que as companhias eficientes são menos susceptíveis de investirem em novas tecnologias.
- (113) Por conseguinte, não foi demonstrado que as actividades de fixação de preços pelos membros da FEFC relativamente aos serviços de *carrier haulage* contribuam para promover o progresso técnico ou económico.
- (114) Não foi igualmente demonstrado que a fixação de preços pelos membros da FEFC relativamente aos serviços de *carrier haulage* contribua para promover o progresso técnico ou económico no que diz respeito aos serviços de transporte marítimo prestados pelos membros da FEFC.
- e) *Consideração adequada dos interesses dos utilizadores*
- (115) A Comissão considera que o acordo da FEFC não tem em consideração de forma adequada os interesses dos utilizadores⁽¹⁾ no que diz respeito à fixação de preços do transporte terrestre. O acordo

(1) No nº 3, alínea c), do artigo 1º do Regulamento (CEE) nº 4056/86 é feita referência aos: «carregadores, destinatários e transitários», entre outros, como utilizadores de transporte.

entre os membros da FEFC relativamente aos preços a praticar no âmbito dos serviços de *carrier haulage* não tem em consideração os interesses dos carregadores e outros utilizadores de serviços de transporte de forma adequada. Destina-se apenas a assegurar que os preços são mantidos a níveis mais elevados, o que é evidentemente contrário aos interesses dos utilizadores.

- (116) Na medida em que os transportadores a título individual podem reduzir os seus custos através da organização das suas frotas de contentores de forma mais eficaz do que outros transportadores, a fixação de preços pela conferência relativamente aos serviços de *carrier haulage* impede as companhias mais eficientes de repercutirem as suas economias de custos. Isto é igualmente contrário aos interesses dos utilizadores.
- (117) Para determinar se as práticas em questão tomam em consideração de forma adequada os interesses dos utilizadores, a Comissão tomou nota das denúncias efectuadas por organismos que representam os interesses dos utilizadores dos serviços de transporte terrestre prestados pelos membros da FEFC: o Conselho de carregadores alemães, apoiado pelo Conselho de carregadores britânicos, pelo Conselho de carregadores franceses (CNUT) e pelo maior organismo representativo dos carregadores da Europa, o Conselho dos carregadores europeus. Os transitários, através da sua organização representativa, o CLECAT (Comité de liaison européen des commissionnaires et auxiliaires de transport), bem como a UIRR (Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route) manifestaram preocupações relativamente às distorções de concorrência no domínio do transporte terrestre geradas pelas práticas objecto da presente decisão.
- (118) No presente caso, a reserva de uma parte equitativa das vantagens aos consumidores implica a manutenção de um elevado nível de concorrência na oferta de serviços de transporte terrestre aos carregadores: a Comissão deverá procurar assegurar que os carregadores dispõem da escolha o mais vasta possível em termos de qualidade e de preço ao adquirirem serviços de transporte terrestre. Na prática, a reserva de uma parte equitativa das vantagens aos consumidores dos transportes porta-a-porta seria conseguida mais facilmente caso não tivesse sido celebrado qualquer acordo de fixação de preços, tal como a FEFC.

f) *Carácter indispensável das restrições*

- (119) Tal como explicado no ponto 94 *supra*, é necessário determinar se as restrições de concorrência resultantes das actividades de fixação de preços da FEFC relativamente aos serviços de *carrier haulage* são indispensáveis:

— no que diz respeito à prestação de serviços de transporte multimodal,

— no que se refere à manutenção do sistema de fixação de taxas do transporte marítimo pelas conferências marítimas.

- (120) No que diz respeito ao primeiro destes objectivos, é de salientar que a maior parte dos membros da FEFC não presta ela própria serviços de transporte terrestre. A FEFC também não desenvolve quaisquer actividades de transporte terrestre, constituindo meramente a instância para a fixação de preços dos serviços de *carrier haulage* prestados em combinação com outros serviços no âmbito de um serviço de transporte multimodal pelos membros da FEFC.
- (121) A fixação de preços colectiva dos serviços de *carrier haulage* não é essencial para a prestação destes serviços, tal como demonstrado pelo facto de muitos operadores independentes ou transitários oferecerem serviços equivalentes ou similares fora do âmbito da FEFC ou de qualquer outra conferência e sem fixar em comum os preços com qualquer outra companhia marítima, relativamente à prestação de serviços de *carrier haulage*.
- (122) Os transitários estão em concorrência directa com as companhias marítimas no que diz respeito à prestação de serviços de transporte, agindo ambos como intermediários entre os prestadores efectivos e os compradores dos serviços de transporte terrestre. Além disso, os transitários prestam serviços porta-a-porta aos carregadores há tanto tempo como as companhias marítimas, ou mesmo há mais tempo. Nem os transitários nem as companhias ferroviárias beneficiam de qualquer isenção relativamente à fixação de preços das suas actividades.
- (123) No que diz respeito ao segundo objectivo, a FEFC alegou que o papel estabilizador das conferências marítimas ⁽¹⁾ seria comprometido se as conferências marítimas deixassem de proceder à fixação colectiva de taxas terrestres. A FEFC argumentou que, se os seus membros estabelecessem taxas terrestres numa base individual e não colectivamente, seriam tentados a boicotar as taxas marítimas fixadas pela conferência através da concorrência de preços no que se refere às taxas terrestres. Este argumento foi apoiado pelo relatório Gilman & Graham, que declara, entre outras coisas, o seguinte:

«num meio intermodal integrado, as conferências não podem desempenhar as suas funções de estabilizadores das taxas ou de promoção da eficiência e da racionalização, a menos que a sua autoridade em matéria de fixação de taxas abranja o segmento terrestre» ⁽²⁾.

⁽¹⁾ «Considerando ... que essas conferências exercem um papel estabilizador capaz de garantir serviços fiáveis aos carregadores; ...» oitavo considerando do Regulamento (CEE) n.º 4056/86.

⁽²⁾ Relatório Gilman & Graham, ponto 4.30.

- (124) O relatório Gilman & Graham sustenta que a principal causa para a perda da estabilidade das taxas de frete marítimo reside na relação entre as receitas da taxa marítima e do transporte terrestre:

«Ao competir para assegurar o transporte terrestre, um transportador obtém igualmente uma garantia relativamente ao frete marítimo. É evidente que (enquanto tiverem *slots* disponíveis nos seus navios) seria rentável para os transportadores da conferência suportar uma parte considerável dos custos do transporte terrestre a fim de poderem obter carga» ⁽¹⁾.

- (125) O relatório Gilman & Graham sustenta que a natureza precária da capacidade de transporte contribui para esta tendência para a instabilidade dos preços. Salientando o facto de, sob os auspícios do sistema de conferência, ter sido possível efectuar uma racionalização considerável da rede ⁽²⁾, afirmam igualmente que a concorrência poderá ser alargada «a uma parte terrestre considerável, graças à utilização dos meios de transporte terrestre» (ponto 4.19).

- (126) Pelas razões a seguir apresentadas, a Comissão não considera que estes argumentos demonstrem o carácter indispensável da fixação de preços dos serviços de *carrier haulage* para a preservação da estabilidade das taxas marítimas introduzidas pelas conferências, tais como a FEFC. É de notar que, para satisfazer o critério do «carácter indispensável» cabe às partes demonstrar que não seria possível alcançar os seus objectivos de uma forma menos restritiva para a concorrência.

- (127) Uma conferência permite assegurar a estabilidade dos tráfegos em que opera através da fixação de uma tarifa uniforme que serve de ponto de referência ao mercado. Os preços estabelecidos desta forma são susceptíveis de se manter inalterados durante um período mais longo do que se forem fixados individualmente pelas companhias marítimas. Esta redução das flutuações de preços que seria de esperar num mercado concorrencial normal poderá beneficiar os carregadores, já que reduz a incerteza relativamente às futuras condições comerciais.

- (128) A estabilidade prevista no Regulamento (CEE) nº 4056/86 tem como efeito assegurar aos carregadores serviços fiáveis. Os serviços de linha são, por natureza, serviços regulares, no sentido de serem organizados segundo um horário regular. Os serviços fiáveis são os serviços de qualidade razoável, prestados de tal forma que as mercadorias dos carregadores não sofram danos, e praticados ao mesmo preço, independentemente do dia e da companhia marítima escolhidos para transportar a mercadoria. A fiabilidade da oferta de serviços de transporte consiste na manutenção no tempo de

um serviço regular, que garanta aos carregadores um serviço adaptado às suas necessidades.

- (129) O facto de a cartelização de uma parte das actividades das companhias marítimas ser considerada compatível com as regras de concorrência não é em si uma justificação para a isenção de todas as actividades dessas empresas. Aceitar este argumento equivaleria a afirmar que os membros de uma conferência marítima deverão poder fixar preços relativamente a qualquer serviço que pretendam prestar em combinação com serviços de transporte marítimo devido ao receio de que a concorrência de preços relativa a esses serviços prejudique a tarifa da conferência relativa aos transportes marítimos.

- (130) Não seria compatível com o objectivo comunitário que consiste em criar um sistema que assegure que a concorrência não é falseada no mercado interno reconhecer que a estabilidade relativa a uma actividade produtora de receitas poderia, ao abrigo das regras de concorrência comunitárias, justificar a concessão de uma isenção relativamente à fixação de preços de todas as outras actividades produtoras de receitas prestadas conjuntamente com a actividade que beneficia da isenção.

- (131) Além disso, não foi demonstrado que a fixação de preços relativamente aos serviços de *carrier haulage* é indispensável para manter o «papel estabilizador» das conferências. Apesar de as partes terem demonstrado pormenorizadamente que todas as actividades empreendidas pelos membros de uma conferência devem ser sujeitas a uma fixação de preços, não demonstraram que tal é essencial para preservar a disciplina de taxas no segmento marítimo, relativamente ao qual surge a questão da estabilidade, e que não existem formas menos restritivas de o fazerem.

- (132) A FEFC não constitui uma excepção à regra geral segundo a qual todos os cartéis são susceptíveis de «fazer batota» ou de proceder a descontos secretos, sempre que os membros do cartel disponham de capacidade disponível ⁽³⁾. Isto foi admitido pelo representante jurídico da FEFC na audição oral, quando reconheceu ⁽⁴⁾ a existência quer de descontos autorizados tais como contratos de serviços ⁽⁵⁾ e acordos de fidelidade ⁽⁶⁾ quer de descontos não autorizados.

⁽³⁾ «A detecção e dissuasão destes desvios foram consideradas como o problema central dos cartéis e, uma vez que solucioná-lo é muitas vezes difícil, muitos economistas sustentam que os cartéis que fixam preços são essencialmente instáveis.» F. M. Scherer and David Ross, *Industrial Market Structure and Economic Performance* (Houghton Mifflin, 1990, p. 245).

⁽⁴⁾ Ver página 131 da transcrição da audição oral neste processo.

⁽⁵⁾ Os contratos de serviços são acordos entre carregadores e companhias marítimas a título individual ou grupos de companhias marítimas para o transporte de um número mínimo de contentores e fornecimento de serviços especiais a um preço negociado individualmente.

⁽⁶⁾ Tais como os previstos no nº 2 do artigo 5º do Regulamento (CEE) nº 4056/86.

⁽¹⁾ Relatório Gilman & Graham, ponto 4.16.

⁽²⁾ Isto é, os membros da conferência acordaram entre si servir um número limitado de portos, por razões de racionalização.

- (133) Esta é uma consequência perfeitamente normal do comportamento de um cartel. Os membros do cartel procuram maximizar os lucros através de acordos de preços entre si, mas procuram igualmente maximizar as receitas através da conquista de quotas de mercado aos outros membros. Este comportamento tem normalmente como resultado um determinado grau de instabilidade, mesmo no cartel mais disciplinado. Os cartéis sofrem igualmente da inevitável instabilidade decorrente do facto de ser sempre interessante ser-se uma empresa que opera fora do âmbito do cartel.
- (134) Por conseguinte, a FEFC defronta-se já com um certo grau de instabilidade das suas tarifas marítimas e terrestres, decorrente da concorrência a nível dos descontos praticados pelos seus membros. Não é necessário praticar uma disciplina absoluta para manter a estabilidade que o sistema de conferência gera, isto é, serviços fiáveis a preços sem grandes flutuações a curto prazo. A concorrência a nível dos descontos não perturba a estabilidade prevista no Regulamento (CEE) nº 4056/86, uma vez que não foi demonstrado que conduz à falta de serviços fiáveis ou de preços estáveis durante um certo período.
- (135) Neste contexto, é importante assinalar que certas actividades são exercidas não com base num preço acordado por uma conferência, mas sim com base num acordo que estipula a cobrança de um preço que não se situe abaixo dos custos, o que é muito menos restritivo (ver ponto 40 *supra*). As partes não forneceram qualquer elemento de prova de que este sistema é prejudicial para a estabilidade e em que medida.
- (136) A Comissão reconhece que, sem o sistema de fixação colectiva de preços, os membros da FEFC poderão cobrar aos carregadores pelos serviços de *carrier haulage* taxas situadas abaixo dos custos de aquisição desse serviços, o que equivaleria a oferecer um desconto relativamente à tarifa da conferência para o transporte marítimo. Corre-se o risco de o prejuízo causado à estabilidade possibilitada pela FEFC ser ainda maior do que o causado por outros meios de desconto relativamente à tarifa de transporte marítimo da FEFC e pela concorrência de companhias marítimas que não são membros da FEFC.
- (137) No entanto, ainda que se aceite o argumento de que permitir à FEFC fixar preços relativamente aos serviços de *carrier haulage* oferecidos pelos seus membros contribui para a estabilidade, não foi provado que medidas que restrinjam menos a concorrência não teriam um impacte suficiente para alcançar o mesmo objectivo. As medidas que poderão ser tomadas para garantir a estabilidade da tarifa da conferência marítima são enumeradas no artigo 3º do Regulamento (CEE) nº 4056/86 e incluem a repartição entre os membros de uma conferência da tonelagem transportada ou da receita.
- (138) Em conclusão, a fixação de preços relativamente ao *carrier haulage* pelos membros da FEFC não parece ser indispensável para obter os objectivos declarados.
- (139) Esta conclusão aplica-se apenas às actuais práticas da FEFC relativamente à fixação de preços em matéria de transporte terrestre. Nomeadamente, a presente decisão não analisa se e em que medida outros tipos de acordo no âmbito do transporte multimodal poderão preencher as condições previstas no nº 3 do artigo 85º ⁽¹⁾.
- g) *Eliminação da concorrência numa parte substancial do mercado*
- (140) Uma vez que foi determinado que as primeiras três condições previstas no nº 3 do artigo 85º do Tratado e no artigo 5º do Regulamento (CEE) nº 1017/68 não são preenchidas no presente caso, não é necessário determinar se as partes têm a possibilidade de eliminar a concorrência relativamente a uma parte substancial dos serviços em questão.
- h) *Conclusões*
- (141) As considerações acima expostas levam a concluir que, muito embora o desenvolvimento dos transportes multimodais possa constituir um meio para melhorar os serviços de transporte, o mesmo não se verifica com a fixação colectiva de preços dos serviços de *carrier haulage*. Além disso, não é reservada aos utilizadores uma parte equitativa dos benefícios obtidos com a fixação de preços dos serviços de *carrier haulage*, e as restrições de concorrência não são indispensáveis. Por conseguinte, as condições previstas no nº 3 do artigo 85º do Tratado e no artigo 5º do Regulamento (CEE) nº 1017/68 não são preenchidas.
- (142) Além disso, numa altura em que estão a ser envidados esforços para liberalizar e desregulamen-

⁽¹⁾ Deverá citar-se a afirmação da Comissão no seu relatório ao Conselho relativo aos transportes marítimos, em que considera:

«que, em certas circunstâncias, os acordos de cooperação específicos celebrados entre grupos de armadores ou entre armadores e transportadores a título individual poderão promover o progresso técnico e económico numa medida suficiente para lhes ser permitido, mediante isenção individual, fixar taxas terrestres uniformes.»

A Comissão afirmou igualmente neste relatório que, sempre que adequado, poderá considerar a hipótese de conceder isenções individuais que permitam igualmente:

«a inclusão de uma disposição no acordo da conferência de que as companhias marítimas do grupo [que beneficiam de uma isenção individual] fazem parte que estipule que as taxas terrestres das tarifas ... não poderão ser inferiores aos custos, evitando assim qualquer risco de desestabilização das conferências através da subvenção cruzada entre os segmentos terrestre e marítimo.»

tar a prestação de serviços de transporte terrestre na Europa, seria incoerente que as conferências beneficiassem de uma isenção que lhes permitisse fixar os preços relativamente a alguns serviços de transporte terrestre, enquanto os seus concorrentes que prestam serviços equivalentes não beneficiam de qualquer isenção ⁽¹⁾.

VI. Nº 2 do artigo 22º do Regulamento (CEE) nº 1017/68

(143) Nos termos do nº 2 do artigo 22º do Regulamento (CEE) nº 1017/68, a Comissão pode aplicar às empresas coimas de 1 000 a um milhão de ecus, ou num montante superior, mas que não exceda 10 % do volume de negócios realizado durante o exercício social anterior por cada uma das empresas que tenham cometido a infracção sempre que, deliberadamente ou por negligência, cometam uma infracção ao disposto nos artigos 2º ou 8º do Regulamento (CEE) nº 1017/68. Para determinar o montante da coima, a Comissão terá em consideração a gravidade e a duração da infracção.

i) *Avaliação da gravidade e da duração da infracção*

(144) Para determinar a gravidade e a duração da infracção neste caso, a Comissão teve em consideração os seguintes critérios:

- a) Natureza da infracção;
- b) Intenção das partes;
- c) O facto de as partes não terem posto termo à infracção;
- d) Natureza e valor dos serviços em questão;
- e) Grau de envolvimento de cada parte na infracção;
- f) Duração da infracção

a) *Natureza da infracção*

(145) Em geral, a Comissão considera que as práticas destinadas a restringir a concorrência de preços constituem práticas de indiscutível gravidade ⁽²⁾. Isto decorre da referência expressa do nº 1 do artigo 85º à fixação de preços e da jurisprudência constante do Tribunal de Justiça ⁽³⁾. A infracção

em questão elimina a concorrência de preços entre os membros da FEFC no que diz respeito aos serviços de transporte terrestre que prestam.

b) *Intenção das partes*

(146) O Tribunal de Justiça afirmou o seguinte:

«Para que uma infracção às regras de concorrência do Tratado possa ser considerada como tendo sido cometida deliberadamente não é necessário que a empresa tenha tido consciência de infringir uma proibição estabelecida por essas regras: basta que não pudesse ignorar que a conduta incriminada tinha como objectivo restringir a concorrência» ⁽⁴⁾.

(147) A Comissão considera que a intenção dos membros da FEFC consistia em eliminar a concorrência de preços entre si relativamente aos serviços de transporte terrestre que prestam. Por conseguinte, não poderiam ter ignorado que as suas actividades no âmbito da fixação de preços relativamente aos serviços de transporte terrestre tinham como objectivo a restrição da concorrência.

c) *O facto de as partes não terem posto termo à infracção*

(148) Os membros da FEFC tiveram conhecimento, pelo menos desde que a denúncia da BDI e do DSVK à Comissão lhes foi enviada em 23 de Junho de 1989, de que era possível que as práticas objecto dessa decisão constituíssem infracções ao nº 1 do artigo 85º do Tratado e ao artigo 2º do Regulamento (CEE) nº 1017/68, não sendo abrangidas pelo âmbito de aplicação da isenção por categoria das conferências marítimas constante do artigo 3º do Regulamento (CEE) nº 4056/86.

(149) Apesar desta denúncia e do facto de a Comissão ter feito vários avisos preliminares (incluindo uma carta do comissário então responsável pela política de concorrência ao presidente da FEFC, em Junho de 1990) de que as práticas em questão eram abrangidas pelo âmbito de aplicação do nº 1 do artigo 85º, e não beneficiavam de qualquer isenção nos termos do nº 3 do artigo 85º, as partes mantiveram-nas plenamente em vigor. Mesmo posteriormente à notificação da comunicação de acusações de Dezembro de 1992, as partes nunca notificaram formalmente as suas práticas à Comissão a fim de lhes ser concedida uma isenção individual.

d) *Natureza e valor dos serviços em questão*

(150) Tal como indicado nos pontos 34 a 37 *supra*, em 1992, o custo da prestação de serviços de transporte terrestre relativamente a 10 dos membros

⁽¹⁾ Ver igualmente relatório da Comissão ao Conselho relativo aos transportes marítimos.

⁽²⁾ HOV SVZ/MCN acima citada, ponto 259.

⁽³⁾ Ver, por exemplo, processo 26/76 Metro contra Comissão-I, *Colectânea da Jurisprudência do Tribunal* 1977, p. 1875: «a concorrência de preços é tão importante que nunca poderá ser eliminada».

⁽⁴⁾ Processo C-279/87, Tippet contra Comissão, *Colectânea da Jurisprudência do Tribunal* 1990, p. I-261.

mais importantes da FEFC ascendia a cerca de 477 milhões de ecus. Este montante é provavelmente representativo, em termos reais, do custo da prestação dos serviços de transporte terrestre por estas 10 companhias, quer para os anos anteriores a 1992 quer para os anos subsequentes. O valor anual dos serviços em questão é, por conseguinte, considerável, representando um custo significativo para o sector na Comunidade.

e) Grau de envolvimento de cada parte na infracção

- (151) À excepção da Wilh. Wilhelmsen, não há qualquer indicação de que qualquer companhia individual tenha tido um maior ou menor envolvimento na decisão colectiva de fixar os preços no que diz respeito aos serviços objecto da presente decisão. A Wilh. Wilhelmsen não é um membro activo da FEFC e não explora navios nas rotas em questão.

f) Duração da infracção

- (152) Tal como indicado nos pontos 39, 40 e 41 *supra*, a fixação de preços dos serviços de transporte terrestre pela FEFC teve início, de uma forma geral, por volta de 1971, tendo continuado em vigor desde então. A actual tarifa da FEFC para o *carrier haulage*, que consta do documento NT90, foi introduzida com efeitos a partir de 1 de Janeiro de 1990. O Regulamento (CEE) n.º 1017/68, que é o regulamento aplicável à infracção em questão, entrou em vigor em 1 de Julho de 1968.

ii) Conclusões relativas à gravidade e à duração da infracção

- (153) A Comissão considera que a infracção em questão constitui uma infracção muito grave às regras comunitárias da concorrência, sendo susceptível de ter um impacte económico significativo. Além disso, a infracção foi cometida, de uma forma geral, desde 1971, e certamente desde a apresentação da denúncia do DSVK à Comissão em Abril de 1989.

- (154) Apesar de as partes terem alegado que as práticas em questão são abrangidas pela isenção por categoria aplicada aos acordos de fixação de preços pelas conferências marítimas prevista no Regulamento (CEE) n.º 4056/86, o âmbito dessa isenção não pode ser mais vasto do que o âmbito de aplicação do próprio regulamento. O n.º 2 do artigo 1.º do regulamento prevê o seguinte:

«o presente regulamento visa apenas os transportes marítimos internacionais com partida ou destino de um ou vários portos da Comunidade».

- (155) Para interpretar as disposições do Regulamento (CEE) n.º 4056/86, dever-se-á ter em mente o princípio geral do direito comunitário segundo o qual as derrogações, tais como as isenções por categoria, não deverão ser interpretadas de forma lata (ver nota de rodapé 20 *supra*).

- (156) Além disso, o relatório da Comissão ao Conselho relativo à aplicação das regras de concorrência comunitárias às companhias marítimas, de Junho de 1994, continha indicações muito claras sobre as conclusões da Comissão quanto à fixação de taxas multimodais de uma forma geral. Em 12 de Agosto de 1994, os representantes da FEFC escreveram à Comissão, transmitindo-lhes as suas observações preliminares relativamente ao relatório.

- (157) A Comissão considera que os membros da FEFC não poderiam ter ignorado que o acordo era abrangido pelo âmbito de aplicação do n.º 1 do artigo 85.º do Tratado e que deveriam ter conhecimento de que o acordo não era abrangido pela isenção por categoria concedida às conferências marítimas ou por qualquer outra isenção. A Comissão considera que a aplicação de coimas é adequada neste caso.

- (158) Não obstante estas conclusões relativamente à gravidade e duração da infracção, a Comissão teve em consideração o facto de a existência das práticas em questão ser largamente conhecida, bem como o facto de, por diversas razões, a adopção desta decisão sobre aquelas práticas ter demorado mais do que noutros casos. A Comissão teve igualmente em consideração as seguintes circunstâncias:

i) As orientações da Comissão relativamente à fixação de preços multimodais através das conferências marítimas não estavam muito divulgadas até à apresentação ao Conselho do relatório acima referido;

ii) A fixação das orientações da Comissão a este respeito levou algum tempo a terminar, o que teve como resultado que o desenrolar deste processo se prolongou mais do que o normal, não devendo os membros da FEFC ser penalizados relativamente a este período adicional;

iii) O facto de a presente decisão constituir a primeira decisão de aplicação das disposições do Regulamento (CEE) n.º 1017/68 aos membros de uma conferência marítima.

- (159) Tendo em conta o exposto, a Comissão considera que o nível das coimas neste caso deverá ser fixado a um nível simbólico para demonstrar a existência da infracção e a necessidade de as empresas em questão e outras empresas que poderão estar envolvidas em práticas equivalentes cumprirem futuramente as regras de concorrência comunitárias. Não deve ser aplicada qualquer coima à Wilh. Wilhelmsen tendo em conta o seu não envolvimento na infracção (veja-se o ponto 151 *supra*),

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1º

Os membros da Far Eastern Freight Conference enumerados no anexo infringiram o disposto no artigo 85º do Tratado CE e do artigo 2º do Regulamento (CEE) nº 1017/68 ao acordarem nos preços relativamente aos serviços de transporte terrestre prestados dentro do território da Comunidade Europeia aos carregadores em combinação com outros serviços no âmbito de uma operação de transporte multimodal destinada ao transporte de mercadorias em contentor entre o Norte da Europa e o Externo Oriente.

Artigo 2º

As condições previstas no artigo 5º do Regulamento (CEE) nº 1017/68 não estão preenchidas.

Artigo 3º

Os membros da Far Eastern Freight Conference enumerados no anexo são instados pela presente a pôr termo à infracção referida no artigo 1º.

Artigo 4º

As empresas destinatárias da presente decisão devem abster-se no futuro de celebrar qualquer acordo ou de aplicar qualquer prática concertada que tenha um objectivo ou efeito similar ao acordo referido no artigo 1º.

Artigo 5º

As coimas abaixo fixadas são impostas às empresas destinatárias da presente decisão relativamente à infracção do disposto no artigo 85º do Tratado CE e do artigo 2º do Regulamento (CEE) nº 1017/68 referida no artigo 1º:

Compagnie Générale Maritime	10 000 ecus
Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft	10 000 ecus
Croatia Line	10 000 ecus
Kawasaki Kisen Kaisha Limited	10 000 ecus
Lloyd Triestino di Navigazione SpA	10 000 ecus
AP Møller-Maersk Line	10 000 ecus
Malaysian International Shipping Corporation Berhad	10 000 ecus
Mitsui OSK Lines Ltd	10 000 ecus
Nedlloyd Lijnen BV	10 000 ecus
Neptune Orient Lines Ltd	10 000 ecus
Nippon Yusen Kabushiki Kaisha	10 000 ecus
Orient Overseas Container Line	10 000 ecus
P&O Container Ltd	10 000 ecus

Artigo 6º

As coimas impostas no artigo 5º serão pagas em ecus num prazo de três meses a contar da data da presente decisão, à conta bancária nº 310-0933000-43 da Comissão das Comunidades Europeias, Banque Bruxelles Lambert, Agence Européenne, Rond-Point Schuman 5, B-1040 Bruxelas.

No termo deste período, este montante vencerá automaticamente juros à taxa praticada pelo Instituto Monetário Europeu relativamente às suas operações em ecus no primeiro dia útil do mês em que a presente decisão for adoptada, acrescida de 3,5 pontos percentuais, a saber 9,25 %.

Artigo 7º

As empresas enumeradas no anexo são os destinatários da presente decisão.

A presente decisão constitui título executivo, nos termos do artigo 192º do Tratado CE.

Feito em Bruxelas, em 21 de Dezembro de 1994.

Pela Comissão

Karel VAN MIERT

Membro da Comissão

ANEXO

Compagnie Générale Maritime
22, Quai Gallieni
F-92158 Suresnes Cedex

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft
Postfach 102626
Ballindamm 25
D-20095 Hamburg

Croatia Line
8 Riva
5100 Rijeka
República da Croácia

Kawasaki Kisen Kaisha Limited
Hibiya Central Building
2-9 Nishi — Shinbashi 1 — Chome
Minato-ku
Tokyo 105
Japão

Lloyd Triestino di Navigazione SpA
Passaggio S. Andrea 4
I-34123 Trieste

AP Møller-Maersk Line
Esplanaden 50
DK-1098 København

Malaysian International Shipping Corporation Berhad
2nd Floor Wisma MISC
2 Jalan Conlay
PO Box 10371
50712 Kuala Lumpur
Malásia

Mitsui O.S.K. Lines Ltd
1-1 Toranomom 2-Chome
Minato-ku
Tokyo 107
Japão

Nedlloyd Lijnen BV
Boompjes 40
NL-3011 XB Rotterdam

Neptune Orient Lines Ltd
456 Alexandra Road
Nº 06-00 NOL Building
Singapura 0511
República de Singapura

Nippon Yusen Kabushiki Kaisha
3-2 Marunouchi 2-chome
Chiyoda ku
Tokyo
Japão

Orient Overseas Container Line
30th-31st Floor Harbour Centre
25 Harbour Road
Wan Chai
Hong Kong

P&O Containers Ltd
Beagle House
Braham Street
GB-London E1 8EP

Wilh. Wilhelmsen Limited A/S
Olav V's G5
PO Box 1359
N-0161 — Oslo

DECISÃO DA COMISSÃO

de 21 de Dezembro de 1994

relativa a uma decisão de aplicação do artigo 85.º do Tratado CE e do artigo 53.º do Acordo EEE (IV/34.252 — Philips — Osram)

(Apenas fazem fé os textos nas línguas neerlandesa e alemã)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(94/986/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu,

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 Acto de Adesão de Espanha e Portugal, e, nomeadamente, os seus artigos 2.º, 6.º e 8.º,

Tendo em conta o pedido de emissão de um certificado negativo e a notificação para efeitos de isenção apresentados, nos termos dos artigos 2.º e 4.º do Regulamento n.º 17, em 3 de Março de 1992,

Tendo em conta o pedido efectuado pelas partes em 15 de Fevereiro de 1994, no sentido de alargar o pedido e a notificação ao artigo 53.º do Acordo EEE,

Tendo em conta o essencial do conteúdo do pedido e da notificação publicados⁽²⁾ nos termos do n.º 3 do artigo 19.º do Regulamento n.º 17 e do artigo 3.º do protocolo n.º 21 do Acordo EEE,

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

Considerando o seguinte:

I. OS FACTOS

A. Introdução

(1) As empresas Philips International BV e Osram GmbH notificaram à Comissão, em 3 de Março de 1992, uma declaração de intenções que tinha por objectivo a celebração de um acordo de empresa comum para o fabrico e venda de determinados tubos de vidro de chumbo (e respectivos componentes) para lâmpadas de incandescência e fluorescentes. A empresa comum a criar reagrupará e

intensificará as actividades na Europa das empresas-mãe no sector da tubagem de vidro de chumbo e prevê-se que venha a fornecer tubos de vidro de chumbo às empresas-mãe e a produtores de lâmpadas independentes que não tenham uma produção própria suficiente de vidro de chumbo.

(2) A empresa comum terá a sua sede nas actuais instalações da Philips Lighting Holding BV em Lommel (Bélgica). Os três fornos aí instalados serão utilizados integralmente para o fabrico de vidro de chumbo para lâmpadas e serão ainda instaladas novas linhas de produção. Ao mesmo tempo, as actuais linhas de produção de vidro de chumbo para aparelhos de televisão, bem como de tubos de vidro de cal sodada, da Philips de Lommel, serão transferidas para outras instalações da Philips.

A fábrica de Lommel está apetrechada com o equipamento necessário para reduzir os problemas das emissões inerentes ao fabrico de vidro de chumbo (emissões de chumbo, óxido de nitrogénio e antimónio). Tal equipamento compreende filtros electrostáticos, bem como um equipamento complexo e dispendioso destinado à conversão selectiva de componentes de gases perigosos.

(3) Além disso, a Osram GmbH encerrou as suas instalações em Berlim, que chegaram ao fim da sua vida económica, e que não dispunham, como acima mencionado, de equipamento para reduzir as emissões poluentes.

(4) As empresas-mãe exploram actualmente duas outras empresas comuns no sector da iluminação: a EMGO, também localizada em Lommel, que produz ampolas para lâmpadas de incandescência; outra, localizada na Argentina, que produz vidro. Saliente-se que a EMGO se encontra em funcionamento há 25 anos.

B. As partes

(5) A *Philips Lighting Holding BV* é a empresa gestora de participações sociais do grupo Philips Lighting no âmbito do grupo de empresas Philips.

A *Philips Electronic NV*, a derradeira empresa-mãe do grupo de empresas Philips, é uma das principais

⁽¹⁾ JO n.º 13 de 21. 2. 1962, p. 204/62.

⁽²⁾ JO n.º C 22 de 26. 1. 1994, p. 4 e JO n.º C 267 de 24. 9. 1994, p. 3.

empresas mundiais no sector da electrónica. As suas actividades incluem a iluminação, electrónica de consumo, componentes electrónicos, sistemas de comunicação, semicondutores, aparelhos para cuidados pessoais, aparelhos médicos e pequenos electrodomésticos. O volume total de negócios da Philips Electronic NV ascendeu, em 1991, a 57 mil milhões de florins neerlandeses, tendo os produtos para iluminação representado 7,4 mil milhões de florins neerlandeses.

A Philips tem filiais em todos os Estados-membros da Comunidade Europeia envolvidas no fabrico e/ou venda de produtos de iluminação.

No que diz respeito aos produtos de vidro de chumbo, a Philips produz actualmente tubagem de vidro de chumbo para lâmpadas em cinco fábricas em todo o mundo. A fábrica de Lommel, cujo equipamento de produção será transferido para a empresa comum, é a única situada na Europa e constitui de longe o maior centro de produção de vidro de chumbo da Philips. Segundo a Philips, as suas instalações fora da Europa (Estados Unidos, Colômbia, Índia e Paquistão) têm uma capacidade produtiva destinada exclusivamente ao fabrico de lâmpadas para consumo local.

- (6) A Osram GmbH é uma filial a 100 % do grupo de empresas Siemens AG. Dedicar-se à concepção, fabrico e venda de lâmpadas e respectivos componentes e materiais. Em 1990/1991, o volume de negócios a nível mundial do grupo Osram ascendeu a 2 971 milhões de marcos alemães.

Em Fevereiro de 1993, a Osram adquiriu a parte relativa à iluminação, da empresa americana GTE, a GTE Sylvania International, que se passou a denominar Osram Sylvania Inc. A transacção não incluía as actividades da Sylvania na Europa, que constituem agora uma empresa separada com o nome de Edil.

A Osram GmbH encerrou todas as suas instalações de fabrico de tubagem de vidro de chumbo em Berlim. Além disso, em Maio de 1994, cedeu as suas participações no capital da empresa inglesa GB Glass Lighting, que tinha sido uma empresa comum com a GE-Thorn Lighting, e que fabrica tubagem de vidro de chumbo e ampolas.

C. O mercado

Mercado do produto

- (7) O mercado do produto da empresa comum é o mercado não cativo do fabrico e da venda de vidro de chumbo para lâmpadas de incandescência e fluorescentes, isto é, o mercado onde os fabricantes de lâmpadas que não dispõem de fabrico próprio de vidro de chumbo se abastecem. O vidro de chumbo é um produto intermédio utilizado no fabrico de lâmpadas. Normalmente representa apenas 2% do preço de venda de uma lâmpada

fluorescente e 3% do preço de venda de uma lâmpada de incandescência. O vidro de chumbo tem outras utilizações e, de um ponto de vista estritamente tecnológico, parece possível, pelo menos em certa medida, que as instalações de produção de vidro de chumbo para tubos catódicos de televisão possam igualmente produzir vidro de chumbo para lâmpadas. No entanto, parece que tal produção não seria rentável, tendo em conta, nomeadamente, a escala de produção necessária.

Mercado geográfico

- (8) Na identificação do mercado geográfico relevante, devem ter-se em conta os seguintes factos ⁽¹⁾:
- O transporte de vidro de chumbo é fácil e pouco oneroso, o rácio volume/custos de transporte é relativamente elevado, representando habitualmente apenas 2% a 3% do preço de custo total do vidro de chumbo, e a qualidade do produto não diminui com o tempo, o que permite o seu armazenamento, ao contrário de outros tipos de vidro.
 - A nível da procura, estas características fazem com que os fabricantes de lâmpadas possam tirar partido das condições de mercado específicas a nível mundial, pelo que a continuidade da oferta assume menor importância do que noutras circunstâncias e os aumentos de preços e respectivas flutuações cambiais são factores de primordial importância. Além disso, a maioria dos fabricantes de lâmpadas mantém importantes existências regularizadoras devido ao investimento de capital relativamente reduzido necessário e por razões de eficácia a nível de transporte.
 - A nível da oferta, quer a Philips (a partir de Lommel) quer a Osram (a partir de Berlim, até ao seu encerramento em Setembro de 1992), fornecem vidro de chumbo a terceiros no EEE (e fora deste, sobretudo no Norte de África e na Ásia). É também o caso da GB Glass (UK), da Telux Spezialglas (D) e da empresa americana GE. Esta última empresa fornece vidro de chumbo às suas próprias fábricas, bem como a terceiros no EEE a partir dos EUA e da Hungria (Tungsram). Finalmente, a empresa Slovenské Zdrovy Technické Sklo (Eslováquia) e a empresa Toshiba (Japão) fornecem igualmente vidro de chumbo no EEE. Além disso, a Osram fornece actualmente quantidades substanciais de vidro de chumbo no EEE, a partir da sua filial americana Osram Sylvania (sobretudo a antigos clientes da GTE Sylvania e principalmente à [. . .]) ⁽²⁾. As importações no que se refere ao mercado não cativo no EEE

⁽¹⁾ Para informações pormenorizadas sobre o que se segue, ver considerando 9 e 10 infra.

⁽²⁾ Os espaços em branco entre parêntesis rectos indicam segredos comerciais ocultados em conformidade com o nº 2 do artigo 21º do Regulamento nº 17.

representam 28 % ⁽¹⁾ das necessidades dos produtores independentes de lâmpadas [excluindo deste cálculo as importações da Osram Sylvania ⁽²⁾].

Os fabricantes europeus de lâmpadas que não têm produção própria de vidro de chumbo obtêm o vidro de chumbo que necessitam cada vez mais junto de fornecedores dos Estados Unidos da América (EUA) (nomeadamente a GE e até a Osram Sylvania) e do antigo bloco de leste (tais como a Slovenské Zadovy Technickeho Skla), para além de produtores existentes no EEE (Philips, Telux, e/ou GB Glass).

Em conclusão, dada a ausência de barreiras significativas ao comércio de vidro de chumbo e aos custos de transporte muito baixos, o mercado geográfico relevante a considerar abrange, pelo menos, a Comunidade e o EEE. A questão de saber se o mercado geográfico relevante é o mercado mundial pode ser deixada em aberto dado que as conclusões da avaliação não se alteram, mesmo considerando um mercado geográfico mais reduzido (por exemplo, o EEE).

Estrutura do mercado

- (9) Em 1990, a produção mundial de vidro de chumbo ascendeu a aproximadamente 100 000 toneladas, e permaneceu estável desde então. A produção europeia é de cerca de 30 000 toneladas, no valor aproximado de 33 milhões de ecus a preços correntes. Desse montante, a Philips produziu [...] toneladas em Lommel e a Osram [...] toneladas em Berlim. Neste contexto, a Philips e a Osram representavam cerca de 66 % da produção europeia de vidro de chumbo. Os outros produtores mais importantes da Europa são a Tungsram da Hungria, parte do grupo GE ⁽³⁾ com [...] toneladas em 1993, a GB Glass (RU) com [...] toneladas em 1993, a Telux Spezialglas GmbH (D) com [...] toneladas em 1991, e a Slovenské Zadovy Technickeho Skla. Todos estes produtores não estão a utilizar a totalidade da sua capacidade produtiva.
- (10) Excluindo a GB Glass, a Telux, e a Slovenské Zadovy Technickeho Skla, os produtores de vidro de chumbo são igualmente grandes produtores de lâmpadas (é o caso da Philips, da Osram, e da GE/Tungsram). Aliás, o vidro de chumbo é fabricado por estes produtores de lâmpadas em primeiro lugar para satisfazer as suas necessidades próprias. Todavia, devido ao facto de os fornos produzirem normalmente 24 horas por dia,

parando só em caso de inspecções da maquinaria, os excedentes de produção são na prática virtualmente inevitáveis. Esses excedentes, juntamente com a produção dos fabricantes de vidro de chumbo que não produzem lâmpadas, são vendidos no mercado não cativo a pequenos e médios produtores de lâmpadas normais ou especiais ⁽⁴⁾ que não têm produção própria de vidro de chumbo.

A dimensão do mercado não cativo foi estimada em cerca de 4 500 toneladas por ano no EEE. Os fornecedores desse mercado são, por ordem de importância, a Philips, que vende cerca de 1 700 a 2 000 toneladas por ano a terceiros no EEE ⁽⁵⁾, a GB Glass, com [...] toneladas vendidas a terceiros em 1993 (para além de [...] toneladas vendidas à GE), a GE/Tungsram, com [...] toneladas em 1993, a Telux Spezialglas GmbH, com [...] a [...] toneladas por ano desde 1991, e a Slovenské Zadovy Technickeho Skla (Eslováquia), com [...] toneladas em 1992. Até 1993, a empresa americana Sylvania era também um fornecedor independente de vidro de chumbo na Europa, com vendas ultrapassando as 1 000 toneladas por ano. No que diz respeito à fábrica que a Osram tinha até 1992 em Berlim, eram vendidas em média, a terceiros, [...] toneladas por ano. Todavia, só uma pequena parte desse montante, de facto menos de [...] toneladas, eram realmente vendidas a clientes no EEE ⁽⁶⁾. A estes produtores ⁽⁷⁾, é possível acrescentar as empresas Krosno ⁽⁸⁾ (Polónia) e Tesla (República Checa), como futuros fornecedores.

- (11) A utilização do chumbo dá origem a graves problemas ambientais que não podem ser resolvidos através da instalação nas fábricas de filtros dispendiosos e de outro tipo de equipamento. Contudo, assiste-se a uma pressão cada vez maior para o desenvolvimento de novos produtos sem chumbo que substituam o vidro de chumbo, em consequência, nomeadamente, de leis ambientais cada vez mais estritas. Isto porque, a esse respeito, um dos objectivos da empresa comum consiste na realização de investigação e desenvolvimento (I&D) nesse campo. Vários outros fabricantes de lâmpadas ou de vidro estão também desenvolvendo esforços nesta área. Trata-se, pelo menos, da GE (USA), da Corning Glass (USA), da Owens Illinois (USA), da Asahi Glass Co. (Japan) e da Nippon Electric Glass (Japan).

⁽⁴⁾ Os mais importantes produtores que a Comissão identificou são Edil (Suíça), a Lindner (Alemanha), a Lumalampan (Suécia), a File (Itália), a Imperia (Itália), a Falma (Suíça), a Alba (Alemanha), a Guy Daric (França), a Portalux (Alemanha) e a VCH (Reino Unido). As suas necessidades de vidro de chumbo vão de um pouco mais de uma tonelada a algumas dúzias de toneladas.

⁽⁵⁾ E um pouco mais de [...] toneladas por ano a clientes fora do EEE.

⁽⁶⁾ Grande parte desse volume foi vendido na Argélia e na Turquia.

⁽⁷⁾ A Comissão tem alguns indícios da importação de muito pequenas quantidades de vidro de chumbo da Toshiba no Japão.

⁽⁸⁾ Segundo as partes, a Krosno está de facto a oferecer os seus produtos no EEE. Todavia, a Comissão não pôde confirmar este facto.

⁽¹⁾ Este valor foi obtido, adicionando as quantidades vendidas, referidas no ponto 10 supra, relativas à GE/Tungsram e à Slovenské Zadovy Technickeho Skla.

⁽²⁾ A capacidade de produção máxima da Osram Sylvania é de [...] toneladas, das quais [...] correspondem a consumo próprio. [...] toneladas são vendidas a terceiros, e o restante, cerca de [...] toneladas, são mantidas em reserva. Em 1993, as importações no EEE destinadas a terceiros totalizavam cerca de [...] toneladas.

⁽³⁾ A GE produz [...] toneladas adicionais nos Estados Unidos da América, e mantém cerca de mais [...] toneladas como capacidade de produção de reserva.

- (12) Como acima referido, o vidro de chumbo é um produto intermédio no fabrico de lâmpadas. O mercado de base de lâmpadas de incandescência e fluorescentes é um mercado maduro. Foram colocadas no mercado novas lâmpadas fluorescentes e de halógeno compactas para substituir as lâmpadas tradicionais. Além disso, as importações de lâmpadas de incandescência a baixo preço da Hungria, da Eslováquia, da China, da Índia e de alguns outros países estão a aumentar (em muitos casos, essas lâmpadas são vendidas por grandes cadeias retalhistas com as suas próprias marcas). Em consequência, é pouco provável que nos próximos anos se verifique um grande crescimento das necessidades próprias das partes em relação ao vidro de chumbo. Por outro lado, a procura de vidro de chumbo por terceiros, nomeadamente por fabricantes europeus de lâmpadas, não tem crescido nos últimos anos, pelo que se considera pouco provável que surja uma situação de carência a nível da oferta que seria desfavorável a terceiros.

D. A declaração de intenções notificada

- (13) As partes notificaram uma declaração de intenções, incluindo os princípios que orientarão o seu relacionamento e o funcionamento da empresa comum. Esses princípios são obrigatórios e serão executados imediatamente após a aprovação pela Comissão da empresa comum notificada. Todavia, a posição que a Comissão adopta na presente decisão limita-se ao projecto de empresa comum tal como notificado.
- (14) As principais disposições da declaração de intenções são as seguintes:
- A empresa comum será criada por um período inicial de 30 anos, que será prorrogado por tempo indeterminado, excepto se o acordo de criação da empresa comum for denunciado por uma das partes, mediante um pré-aviso escrito de 5 anos à outra parte.
 - A participação na empresa comum e o seu controlo serão partilhados em proporções idênticas pelos accionistas. Neste contexto, as decisões mais importantes carecem de voto por unanimidade.
 - O conselho de administração da empresa comum integrará quatro elementos, dois nomeados por cada uma das empresas-mãe. A gestão corrente da empresa será confiada a uma equipa de dois membros nomeados pelas partes.
 - A Philips e a Osram abastecer-se-ão junto da empresa comum, pelo menos em 80 % das suas necessidades de vidro de chumbo na Europa. Se a produção da empresa comum exceder as necessidades das empresas-mãe, esse excesso será disponibilizado para venda a terceiros na Europa e fora dela.
 - Em caso de insuficiência em termos de capacidade e de oferta, a empresa comum dará preferência, relativamente aos fornecimentos de vidro de chumbo, às empresas-mãe, em função

dos respectivos abastecimentos anteriores. A este respeito, as partes comunicaram que o excesso de capacidade estrutural da empresa comum será superior em 4 000 toneladas ao excesso de capacidade actual da Philips e da Osram juntas.

- Os produtos da empresa comum serão vendidos às empresas-mãe a preços de venda idênticos, incluindo os custos de transporte da fábrica de Lommel para as várias fábricas de lâmpadas das partes na Europa.
- As duas empresas-mãe comprometem-se a não concorrer com a empresa comum na Europa, no que se refere ao fabrico ou à venda de produtos concorrentes do vidro de chumbo.
- A empresa comum empregará a tecnologia existente da Philips. Para esta utilização, a empresa comum pagará à Philips determinadas *royalties* com base nas suas vendas líquidas de vidro de chumbo.

E. Observações de terceiros

- (15) Na sequência da publicação de duas comunicações nos termos do nº 3 do artigo 19º do Regulamento nº 17, abrangendo o artigo 85º do Tratado CE e o artigo 53º do Acordo EEE, não foram recebidas quaisquer observações de terceiros.

II. APRECIÇÃO JURÍDICA

A. Artigo 85º, nº 1, do Tratado CE e artigo 53º, nº 1, do Acordo EEE

1. A empresa comum

- (16) A empresa comum é abrangida pelo âmbito de aplicação do nº 1 do artigo 85º do Tratado CE e pelo nº 1 do artigo 53º do Acordo EEE. A Osram GmbH possui as capacidades financeiras, técnicas e de investigação para produzir vidro de chumbo no EEE. No que a isto se refere, a criação de uma empresa comum elimina, no mínimo, a concorrência da própria Osram GmbH, como produtor independente de vidro de chumbo, no seio do EEE. Em consequência, os produtores de lâmpadas, nomeadamente os que não têm produção própria de vidro de chumbo, verão reduzida a sua liberdade de escolha de fornecedores alternativos de vidro de chumbo a preços concorrenciais. Estes efeitos restritivos da concorrência são tanto mais importantes quanto existe apenas um reduzido número de produtores de vidro de chumbo no EEE e devido às elevadas quotas das empresas-mãe no mercado do vidro de chumbo.
- (17) A Comissão apreciou se a criação da empresa comum permitiria às partes impedir o acesso dos produtores independentes ao abastecimento de vidro de chumbo. A Comissão concluiu ser esse o caso, nomeadamente pelas seguintes razões: a sobrecapacidade existente não só no EEE, como também noutros mercados, tais como o dos Estados Unidos da América, as características do produto, que o tornam facilmente transportável, bem como a reduzida importância dos custos de trans-

porte, e a existência de várias alternativas de oferta por parte de produtores existentes e potenciais dentro e fora do EEE.

- (18) A empresa comum terá igualmente alguns efeitos derivados no mercado das lâmpadas, no qual as partes são de longe os líderes europeus da produção, com dois terços do mercado, e estão em concorrência directa em todos os segmentos desse mercado. A criação da empresa comum tem como resultado uma certa normalização dos custos de produção. As partes terão custos unitários de produção idênticos no que diz respeito ao componente que é o vidro de chumbo, que representa 2 a 3 % dos custos totais de produção das lâmpadas (de incandescência e fluorescentes). Além disso, as partes já fabricam em comum as ampolas para as lâmpadas de incandescência (que representam cerca de 7,5 a 8 % dos custos unitários de produção de uma lâmpada de incandescência). Esta normalização dos custos é de alguma maneira reforçada pelo sistema de transporte acordado, que partilha em partes iguais os custos totais de transporte por quilograma entre as empresas-mãe, representando esses custos cerca de 2 % do preço de custo do vidro de chumbo ⁽¹⁾. Todavia, dada a importância muito reduzida do vidro de chumbo no custo de produção das lâmpadas, essa normalização não é considerada suficientemente relevante para constituir uma restrição da concorrência. Esta ideia é reforçada pelo facto de não se suspeitar que a criação da empresa comum venha a ter um impacte significativo nas condições de concorrência no mercado das lâmpadas onde as partes continuam a concorrer directamente entre si. Também não há indícios de que a concorrência no mercado das lâmpadas venha a diminuir devido às crescentes pressões exercidas no EEE pelas importações de lâmpadas de fora do EEE, e, nomeadamente, à presença directa no EEE da GE — que inclui a Tungsram e a Thorn — que é o maior produtor mundial, e que controla cerca de 20 % do mercado no EEE, e da Edil (a antiga Sylvania Europe, que é agora uma empresa independente que ganhou uma quota de mercado significativa — cerca de 10 % — no EEE), para além de inúmeros pequenos e médios produtores.

2. Disposições contratuais

- (19) A declaração de intenções inclui também algumas disposições que restringem a concorrência:
- a) A cláusula de não concorrência, que será válida ao longo do período de vigência do acordo;
 - b) A obrigação para as empresas-mãe de satisfazerem as suas necessidades europeias de vidro de chumbo junto da empresa comum;
 - c) A preferência dada às empresas-mãe (em proporção dos respectivos abastecimentos anteriores) no caso de ruptura de capacidade e oferta.

⁽¹⁾ O sistema de transporte acordado apresenta actualmente uma ligeira desvantagem em termos de custos para a Philips, e uma ligeira vantagem para a Osram em termos de % de tonelagem/preço.

- (20) Todas as restrições mencionadas no considerando 19 são acessórias à criação e ao funcionamento da empresa comum. Aliás, considera-se que estas restrições são subjacentes à empresa comum e, em consequência, não serão analisadas separadamente com base no nº 1 do artigo 85º do Tratado CE e no nº 1 do artigo 53º do Acordo EEE.

— A cláusula de não concorrência constitui a expressão do compromisso duradouro de cada uma das empresas-mãe em relação uma à outra e em relação à empresa comum. Além disso, esta cláusula encontra-se limitada às actividades na Europa. Em consequência, por exemplo, não só a Osram Sylvania Inc. não fica impossibilitada de oferecer os seus produtos aos actuais ou futuros clientes no EEE, como está de facto a comercializar os seus produtos neste mercado.

— A obrigação para as empresas-mãe de satisfazerem a maior parte das suas necessidades de vidro de chumbo na Europa junto da empresa comum, garante à empresa comum um nível de produção efectivo e rentável, o que é particularmente importante devido ao facto de os fornos produzirem vidro de chumbo 24 horas por dia. Esta utilização da capacidade de produção de empresa comum assegurará que esta empresa mantenha o controlo dos custos, da qualidade e da continuidade da oferta de vidro de chumbo. Além disso, dado que uma maior utilização da capacidade de produção contribuirá para reduzir os custos de produção unitários de vidro de chumbo, este compromisso é do interesse das empresas-mãe, uma vez que serão abastecidas numa base de preço de custo.

— No que diz respeito à preferência a ser dada às empresas-mãe, mesmo que possa eventualmente ter um efeito restritivo, se a actual situação de sobrecapacidade no mercado do vidro de chumbo no EEE se transformasse numa situação de escassez, esta preferência podia ser considerada acessória, dado que a empresa comum é criada com o intuito de constituir a unidade de produção interna no EEE para as duas empresas-mãe, que nela investem. Qualquer unidade de produção interna de vidro de chumbo dá prioridade à satisfação das necessidades do produtor de lâmpadas a quem pertence, e apenas vende no mercado não cativo o excedente de produção não consumido pela empresa-mãe. Já foi dito que tal excedente de produção se torna inevitável, tendo em conta que os fornos estão normalmente em funcionamento 24 horas por dia, e que o custo de produção será tanto menor quanto maior for a capacidade utilizada. A este respeito, a capacidade da nova unidade será maior que a anterior capacidade combinada das duas empresas-mãe no EEE, tendo a Philips e a Osram declarado que continuariam a estar interessadas em que a empresa comum vendesse o máximo de vidro de chumbo a terceiros. Além disso,

declararam igualmente que em casos de emergência (por exemplo, a avaria de um forno), a empresa comum honrará da mesma forma os acordos de compra celebrados com as empresas-mãe e com terceiros, na proporção dos respectivos fornecimentos anteriores à situação de emergência.

- (21) As cláusulas acessórias são usualmente aceites por um período de tempo limitado. No caso presente, todavia, essas cláusulas serão aceites durante todo o período de duração da isenção concedida pela presente decisão à empresa comum.

B. Efeito no comércio entre os Estados-membros e entre Estados-membros e os países da Associação Europeia de Comércio Livre (AECL)

- (22) A empresa comum afectará de forma sensível o comércio de vidro de chumbo entre Estados-membros e entre os Estados-membros e os países da AECL já que tem em vista o fabrico em comum de um produto que será vendido no EEE e que é muito importante enquanto matéria prima utilizada por produtores independentes de lâmpadas.

C. Conclusão à luz do n.º 1 do artigo 85.º do Tratado e do n.º 1 do artigo 53.º do Acordo EEE

- (23) Em conclusão, considera-se que a criação da empresa comum é abrangida pelo n.º 1 do artigo 85.º do Tratado e pelo n.º 1 do artigo 53.º do Acordo EEE. O efeito restritivo sobre a concorrência e o comércio entre os Estados-membros e entre estes Estados-membros e os países de AECL é considerado apreciável, tendo em conta, nomeadamente, a forte posição das empresas-mãe no mercado relevante.

D. Artigo 85.º, n.º 3, do Tratado CE e artigo 53.º, n.º 3 do Acordo EEE

- (24) A declaração de intenções notificada, na medida em que seja abrangida pelo n.º 1 do artigo 85.º do Tratado CE e pelo n.º 1 do artigo 53.º do Acordo EEE, satisfaz as condições para beneficiar de uma isenção tal como previstas pelo n.º 3 do artigo 85.º do Tratado CE e pelo n.º 3 do artigo 53.º do Acordo EEE.

Melhoramento da produção ou da distribuição

- (25) A empresa comum racionalizará a produção, ao permitir à Osram eliminar as suas fábricas obsoletas em Berlim, e à Philips transferir a localização de uma parte da produção de vidro sem chumbo de Lommel para outras fábricas de vidro do grupo Philips. A empresa comum proporcionará uma maior flexibilidade no que diz respeito às quanti-

dades e aos tipos de produtos ⁽¹⁾ e um menor risco de ruptura, e terá uma capacidade de produção substancialmente superior à que resultaria da capacidade de produção combinada das fábricas das empresas-mãe no EEE relativamente à produção de vidro de chumbo antes da criação da actual empresa comum. A empresa comum terá como consequência uma diminuição do consumo total de energia bem como melhores perspectivas para a realização de projectos de poupança de energia, e de diminuição dos resíduos.

Além disso, as partes concentrarão as suas actividades de I&D nos laboratórios da Philips, conseguindo realizar poupanças e economias de escala, bem como uma conjugação de esforços para levar a bom termo o desafio comum de desenvolvimento de materiais sem chumbo.

- (26) As partes forneceram dados que demonstram que as poupanças anuais relativamente ao vidro de chumbo se situarão em [...] milhões de florins neerlandeses ([...] milhões de ecus) para a Philips e em [...] milhões de marcos alemães ([...] milhões de ecus) para a Osram, com poupanças a nível de I&D de [...] marcos alemães ([...] milhões de ecus) para esta última empresa. Tais poupanças devem-se, nomeadamente, a uma maior gama de produção, à racionalização, a uma diminuição dos custos gerais, a uma utilização flexível dos fornos, a custos reduzidos em termos ambientais e de energia e a uma partilha da I&D no domínio dos substitutos do vidro de chumbo. A importância relativa destes dados só pode ser plenamente apreciada se se tiver em consideração o facto de o preço de mercado do vidro de chumbo ser de cerca de 2,5 florins neerlandeses (1,16 ecus) por quilograma; as poupanças serão portanto equivalentes a quase 1 800 toneladas de vidro de chumbo por ano aos preços de mercado, o que representa cerca de 10% da produção total anual das partes antes da criação da empresa comum, e cerca de 7% da sua capacidade máxima de produção (26 000 toneladas por ano). Este valor, por exemplo, excede a máxima de produção (26 000 toneladas por ano). Este valor, por exemplo, excede amplamente as necessidades de vidro de chumbo do maior produtor independente de lâmpadas no EEE.

Consumidores

- (27) Da utilização de equipamentos menos poluentes resultará uma menor poluição atmosférica, o que terá, conseqüentemente, benefícios indirectos para os consumidores pela redução das externalidades negativas. Este efeito positivo será consideravelmente reforçado se e quando a I&D nesse campo produzir materiais sem chumbo.

Além disso, as vantagens em termos de custos resultantes das melhorias acima mencionadas

⁽¹⁾ A esse respeito, a empresa comum será equipada com três fornos e sete linhas de produção, enquanto a Philips possui actualmente um forno e quatro linhas de produção reservadas à produção de vidro de chumbo para lâmpadas em Lommel, e a Osram tinha um forno e duas linhas de produção em Berlim.

repercutir-se-ão nos consumidores sob forma de pressões no sentido da diminuição dos preços das lâmpadas, preços esses que têm vindo a decrescer de forma contínua devido, nomeadamente, ao desenvolvimento de novos tipos de lâmpadas mais modernas e à concorrência dos países da antiga Europa de Leste.

Carácter indispensável das restrições

- (28) A empresa comum é indispensável para realizar as melhorias em termos de racionalização, flexibilidade, poupanças de energia e de custos, bem como a conjugação dos esforços de I&D e menores emissões poluentes previstas na declaração de intenções.

Uma alternativa à empresa comum poderia ser a da constituição, pela Osram, de uma nova unidade de fabrico. Contudo isso resultaria num investimento de risco altamente desproporcionado, quer em termos de tempo exigido para tornar operacional a nova unidade fabril quer em termos dos montantes necessários não só para colocar de pé os edifícios como também para instalar equipamentos necessários e adoptar as exigíveis protecções ambientais. No respeitante a isto, a actual unidade produtiva da Philips pode ser muito mais rapidamente adaptada e possui o equipamento de protecção ambiental já instalado.

Ainda outra alternativa teria sido a da Osram estabelecer um acordo de fornecimento de longo prazo com a Philips (e eventualmente com outros fornecedores). A Osram tem, contudo, declarado explicitamente, não estar interessada nesse tipo de acordo, uma vez que a tornaria muito dependente. Quanto à Philips, tal acordo poderia não lhe ter dado a segurança necessária para se lançar sozinha nos investimentos agora realizados. Este risco é tanto maior quanto mais reduzido e maduro for o mercado. Os benefícios resultantes da empresa comum poderiam, por conseguinte, não se ter concretizado sem a sua criação. Tal alternativa teria resultado na oferta de uma menor quantidade de vidro de chumbo a terceiros, comparando com as quantidades que serão futuramente oferecidas pela empresa comum, cuja capacidade será maior do que a anterior capacidade combinada das empresas-mãe no EEE.

Quanto à possibilidade da Osram se abastecer junto da sua fábrica Sylvania dos Estados Unidos da América, basta dizer que a capacidade em excesso desta não é suficiente para cobrir todas as necessidades em vidro de chumbo da Osram na Europa.

Não eliminação da concorrência

- (29) No que diz respeito à disponibilidade de vidro de chumbo, os produtores europeus de lâmpadas em geral, e nomeadamente os produtores independentes que não têm produção própria de vidro de chumbo, não encontram dificuldades na encomenda de componentes de vidro de chumbo com requisitos específicos próprios, não só a fontes alternativas de oferta existentes na Comunidade

Europeia (tais como a GB Glas e a Telux Spezialglas), como também a produtores reais ou potenciais fora dela. Tal como indicado anteriormente, a primeira categoria de produtores é constituída pela Tungsram e a GE, a Slovenské Zadovy Technického Skla, a Toshiba e até a Osram Sylvania, que pode vender os seus produtos na Comunidade Europeia; a segunda categoria é constituída pela Krosno e pela Tesla. Todos estes produtores têm capacidade de produção disponível.

Além disso, alguns produtores independentes de lâmpadas declararam que tomam as suas decisões relativas ao abastecimento tendo em conta principalmente as taxas de câmbio das moedas utilizadas.

Nesta base, e face à situação de excesso de capacidade de vidro de chumbo actualmente existente, quer na Comunidade Europeia quer noutras partes do mundo, nomeadamente nos Estados Unidos da América, conclui-se que a empresa comum não limita de forma significativa a continuidade do abastecimento a longo prazo, a partir de inúmeras fontes de abastecimento alternativas, de terceiros, nomeadamente os produtores de lâmpadas que não dispõem de produção própria.

- (30) Finalmente, se a presente empresa comum tiver sucesso, no que diz respeito ao desenvolvimento de produtos substitutos sem chumbo, o facto de vários outros fabricantes de lâmpadas ou de vidro serem activos e de possuírem mesmo patentes neste domínio garante que, no futuro, haverá várias fontes alternativas de abastecimento.

Conclusão

- (31) Conclui-se, por conseguinte, estarem preenchidas as quatro condições exigidas para a concessão de uma isenção individual, nos termos do n.º 3 do artigo 85.º do Tratado e nos termos do n.º 3 do artigo 53.º do Acordo EEE, relativamente à criação da empresa comum.

E. Duração da isenção

- (32) Em conformidade com o artigo 8.º do Regulamento n.º 17, uma decisão de aplicação do n.º 3 do artigo 85.º do Tratado CE (e em conformidade com o protocolo n.º 21 do Acordo EEE e do n.º 3 do artigo 53.º do Acordo EEE) deve ser concedida por um período determinado. Nos termos do artigo 6.º do mesmo regulamento, a data a partir da qual essa decisão produz efeitos não pode ser anterior à data da notificação. Neste contexto, no presente caso, a decisão deverá produzir efeitos a partir da data de notificação completa, ou seja, a partir de 3 de Março de 1992, até 2 de Março de 2002, no que se refere à empresa comum criada entre a Philips e a Osram. Isto permitirá à Comissão reavaliar o caso na altura em que os benefícios esperados da empresa comum tiverem tido tempo suficiente para se concretizarem,

TOMOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1º

Em conformidade com o nº 3 do artigo 85º do Tratado CE e com o nº 3 do artigo 53º do Acordo EEE, o disposto no nº 1 do artigo 85º do Tratado CE e no nº 1 do artigo 53º do Acordo EEE é declarado inaplicável, durante o período compreendido entre 3 de Março de 1992 e 2 de Março de 2002, à empresa comum a criar entre a Philips Lighting Holding BV e a Osram GmbH em conformidade com a declaração de intenções notificada à Comissão pela Philips International BV e a Osram GmbH.

Artigo 2º

A obrigação de não concorrência relativamente às empresas-mãe (Philips Lighting Holding BV e Osram GmbH), a obrigação para as empresas-mãe de satisfazerem a maioria das suas necessidades de vidro de chumbo na Europa junto da empresa comum e a preferência a ser dada às empresas-mãe são consideradas como cláusulas acessórias

à criação da empresa comum durante todo o período da isenção concedida pelo artigo 1º

Artigo 3º

Os destinatários da presente decisão são:

Philips Lighting Holding BV
c/o Philips International BV
Corporate Legal Department
Building VO-1
Groenewoudseweg 1
postbus 218
NL-5600 MD Eindhoven,

Osram GmbH,
Rechtsabteilung
Wittelsbacherplatz 2
D-80333 München 2.

Feito em Bruxelas, em 21 de Dezembro de 1994.

Pela Comissão
Karel VAN MIERT
Membro da Comissão

DECISÃO DA COMISSÃO

de 21 de Dezembro de 1994

relativa a um processo em aplicação do artigo 85º do Tratado CE (IV/32.948 — IV/34.590: Tretorn e outras)

(Apenas fazem fé os textos nas línguas alemã, francesa, inglesa, italiana e neerlandesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(94/987/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento nº 17 do Conselho, de 6 de Fevereiro de 1962, Primeiro Regulamento de execução dos artigos 85º e 86º do Tratado ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão de Espanha e de Portugal, e, nomeadamente, o seu artigo 3º e o nº 2 do seu artigo 15º,

Tendo em conta a decisão da Comissão de 14 de Maio de 1993 no sentido de dar início a um processo neste caso,

Tendo sido dada às empresas em causa a oportunidade de apresentar as suas observações relativamente às acusações formuladas pela Comissão, nos termos do nº 1 do artigo 19º do Regulamento nº 17 e do Regulamento nº 99/63/CEE da Comissão, de 25 de Julho de 1963, relativo às audições referidas nos nºs 1 e 2 do artigo 19º do Regulamento nº 17 do Conselho ⁽²⁾,

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

Considerando:

A. OS FACTOS

I. AS PARTES

- (1) A Tretorn AB (a seguir designada por «Tretorn AB», é uma empresa industrial sueca. Exerce a sua actividade na Comunidade no mercado das bolas de ténis através da sua filial, a Tretorn Sport, Ltd, na Irlanda. Em 1991, o volume de negócios da Tretorn AB elevou-se a cerca de 16,5 milhões de ecus.
- (2) A Tretorn Sport, Ltd, (a seguir designada «Tretorn»), é uma filial da Tretorn AB que produz

bolas de ténis. No que se refere ao ano de 1992, a Tretorn registou um volume de negócios de, aproximadamente, [...] ecus ⁽³⁾.

- (3) A Formula Sport International Ltd (a seguir designada «Formula») foi a distribuidora exclusiva da Tretorn no Reino Unido até 1989.
- (4) A Fabra SPA (a seguir designada «Fabra») foi a distribuidora exclusiva da Tretorn na Itália até meados de 1993.
- (5) A Tenimport SA (a seguir designada «Tenimport») foi a distribuidora exclusiva da Tretorn na Bélgica.
- (6) A Zürcher AG (a seguir designada «Zürcher») é a distribuidora exclusiva da Tretorn na Suíça.
- (7) A Van Megen Tennis BV (a seguir designada «Van Megen») é a distribuidora exclusiva da Tretorn nos Países Baixos.

II. O MERCADO DAS BOLAS DE TÉNIS

- (8) O mercado tem características de oligopólio. Quatro produtores partilham a maior parte (cerca de 80 %) do mercado comunitário das bolas de primeira qualidade:

— Dunlop Slazenger International (Dunlop 28 %, Slazenger 11 %),	39 %
— Dunlop France:	19 %,
— Penn:	16 %,
— Tretorn:	11 %.

Estes dados são estimativas da Dunlop Slazenger International (1986) (ver Decisão 92/261/CEE da Comissão ⁽⁴⁾ — Newitt contra Dunlop Slazenger International e outros). A Comissão não tem razão para supor que qualquer mudança significativa tem

⁽¹⁾ JO nº 13 de 21. 12. 1962, p. 204/62.

⁽²⁾ JO nº 127 de 20. 8. 1963, p. 2268/63.

⁽³⁾ Na versão publicada da decisão foram omitidas certas informações, nos termos do nº 2 do artigo 21º do Regulamento nº 17, no que respeita a segredos comerciais.

⁽⁴⁾ JO nº L 131 de 16. 5. 1992, p. 32.

ocorrido desde então. As vendas da Tretorn estão essencialmente orientadas para a Europa.

- (9) Segundo os produtores, não existem quaisquer barreiras tecnológicas importantes no que se refere ao acesso ao mercado. As barreiras são de natureza económica, nomeadamente os volumes de produção necessários à rentabilidade e a presença no mercado de um pequeno número de empresas com forte implantação que beneficiam da fidelidade à marca promovida através do patrocínio de grandes acontecimentos desportivos e através do sistema da concessão, pelas associações nacionais, do estatuto de «bola oficial» a determinadas marcas.
- (10) Embora as «bolas de primeira qualidade» sejam integralmente substituíveis, a fidelidade à marca provoca um nível de substituição muito mais baixo que o esperado. Verifica-se igualmente que a elasticidade cruzada do rácio procura/preços é baixa.

III. SISTEMA DE DISTRIBUIÇÃO DA TRETORN

- (11) A Tretorn AB utiliza as suas próprias filiais para distribuir o seu produto na Alemanha e na Dinamarca; noutros países da Comunidade, a Tretorn AB ou a sua filial Tretorn criaram uma rede de distribuidores exclusivos.

IV. AS BASES DA ACUSAÇÃO

- (12) Com base nas informações de que dispõe, a Comissão realizou investigações nas instalações de diversas empresas do sector das bolas de ténis, incluindo nas da Tretorn. Durante as investigações foram encontrados documentos e correspondência que demonstram que a Tretorn criou, de forma activa, barreiras contra as importações paralelas dos seus produtos na Comunidade.

V. PROIBIÇÃO GERAL DE EXPORTAÇÃO E BARREIRAS CRIADAS PELA TRETORN CONTRA AS IMPORTAÇÕES PARALELAS

- (13) Pelo menos a partir de 1987, em concertação com os seus distribuidores exclusivos dentro e fora da Comunidade, a Tretorn introduziu uma proibição geral da exportação no seu sistema de distribuição exclusiva e criou diversos mecanismos destinados a aplicar e reforçar essa proibição.
- (14) Tais mecanismos consistiram em: informações sistemáticas e investigações dos casos de importação paralela; marcação dos produtos por forma a identificar a origem das importações paralelas; suspensão dos fornecimentos a mercados específicos por forma a impedir importações paralelas existentes ou potenciais.
- (15) Na generalidade, a intenção da Tretorn de aplicar as medidas acima referidas é demonstrada num telefax da Tretorn AB dirigido à Zürcher, seu

distribuidor suíço, datado de 6 de Junho de 1989. Nesse telefax, a Tretorn AB declarava:

«... a nossa política consiste em proteger todos os distribuidores contra as importações do mercado cinzento.

Aplicámos também ... diversos controlos, concebemos novas embalagens, recusámos várias encomendas, etc., por forma a manter a actividade do mercado cinzento num nível mínimo.

... estamos receptivos a novas ideias e propostas no que se refere ao modo de pôr termo a esta actividade.»

1. Proibição de exportação

- (16) Diversos documentos revelam a existência de um acordo ou de uma prática concertada entre a Tretorn e o seu distribuidor no Reino Unido no sentido de impedir o fornecimento de comerciantes susceptíveis de efectuarem exportações paralelas.
- (17) Num telex datado de 13 de Fevereiro de 1987 dirigido à Formula, a Tretorn aconselhava especificamente a Formula a não fornecer a Newitt Ltd (a seguir designada «Newitt») de York. A Tretorn informava igualmente a Formula que a Dunlop Slazenger International Ltd (a seguir designada «DSI») havia já posto termo às suas transacções com a Newitt e aplicado restrições à JJB (outro possível exportador paralelo de menores dimensões).
- (18) A Newitt foi novamente apontada, juntamente com a JJB, numa reunião entre a Tretorn e a Formula realizada em Wellebourne em 18 de Fevereiro de 1987. A Tretorn afirmou que as relações entre a Formula e a Tretorn correriam perigo se as bolas fornecidas à Formula surgissem como importações paralelas noutros países europeus. A Formula garantiu que não forneceria nenhum cliente susceptível de efectuar exportações.
- (19) Num telefax datado de 17 de Abril de 1987, a Tretorn informou a Formula de que nalguns distribuidores retalhistas da Suíça tinham surgido bolas a preços reduzidos que seriam, aparentemente, importações paralelas. Segundo os códigos de data teriam sido todas enviadas à Formula. Através de carta de 6 de Maio de 1987, a Formula assegurou à Tretorn que não voltaria a registar-se qualquer fornecimento através da Newitt.
- (20) O facto de a proibição geral de exportação ser consequência de um acordo entre a Tretorn e os distribuidores, não resultando de uma acção unilateral por parte da Tretorn, é confirmado em parte através de correspondência diversa:

Carta de 7 de Novembro de 1986 de Formula para a Newitt, telex de 20 de Janeiro de 1987 nova-

mente da Formula para a Newitt, cartas de 6 de Maio de 1987 e de 11 de Maio de 1987 da Formula para a Tretorn.

Na carta de 7 de Novembro de 1986, a Formula informava a Newitt de que a sua «preocupação imediata consistia em penetrar no mercado do Reino Unido e não em adquirir, de forma activa, actividades a nível da exportação, uma vez que tal facto poderia perturbar a rede da Tretorn já existente».

No telex de 20 de Janeiro de 1987, a Formula informava a Newitt que o seu acordo de distribuição com a Tretorn AB proibia as exportações para «certos países europeus» e sugeria que a Newitt «clarificasse qualquer actividade de exportação potencial». Nestes casos, a Formula «forneceria directamente, se necessário, os países que não perturbassem a rede de distribuição da Tretorn já existente».

Na carta de 11 de Maio de 1987, a Formula declarava à Tretorn que tinha aceite uma encomenda da Newitt, sob condição de as bolas serem novamente vendidas apenas no mercado do Reino Unido. A factura da Formula tinha a referência «para revenda apenas no território do Reino Unido». Na mesma carta, a Formula comprometia-se a não voltar a abastecer a Newitt.

- (21) Mesmo com estas garantias por parte da Formula, que demonstram claramente a sua participação no acordo relativo à proibição de exportação, a Tretorn duvidava que a Formula não voltasse a vender à Newitt e, conseqüentemente, empreendeu diligências no sentido de encontrar um outro distribuidor no Reino Unido (nota interna da Tretorn de 11 de Maio de 87).

2. Informações e investigações relativamente às importações paralelas

- (22) A própria Tretorn ou a sua rede de distribuição informava acerca dos importadores paralelos relativamente aos quais existiam elementos de prova quanto a este tipo de importações.
- (23) Remete-se para os telexes de 6 de Junho de 1989 e de 17 de Abril de 1987, respectivamente, referidos nos considerandos 15 e 19 supra.
- (24) Em Junho de 1987, a Van Megen informava a Tretorn de que as bolas da Tretorn estavam «novamente a surgir» na Holanda. A Tretorn solicitou à Van Megen que esta lhe fornecesse o número de código, por forma a que a Tretorn pudesse determinar «qual o país que havia efectuado o envio» (telex da Tretorn à Tretorn AB, datado de 16 de Julho de 1987).
- (25) Uma nota interna da Tretorn, datada de 20 de Junho de 1988, afirmava que a Van Megen tinha detectado importadores paralelos a partir de duas fontes distintas. Esperava obter códigos de datas.
- (26) Num telex datado de 15 de Novembro de 1988, a Fabra informava a Tretorn de que tinha identifi-

cado um importador paralelo na Itália, tendo a Fabra obtido uma factura de um cliente que havia comprado uma caixa de bolas no importador paralelo. Solicitavam-se os comentários da Tretorn. A Tretorn respondeu através de telex de 21 de Novembro de 1988, solicitando informações acerca do tipo de embalagem e do envio original. Através de um telex datado de 24 de Novembro de 1988, a Fabra respondeu a estas questões.

- (27) Num telex datado de 5 de Dezembro de 1988, a Fabra informava a Tretorn do nome de um outro importador paralelo italiano.
- (28) Num telex de 10 de Janeiro de 1989, a filial, alemã da Tretorn comunicava a existência de um «exportador alemão» que tentara adquirir bolas Tretorn. A Tretorn da Alemanha havia recusado a venda de tais bolas. O exportador havia manifestado a sua intenção de comprar as bolas Tretorn directamente nos Estados Unidos da América. A Tretorn da Alemanha informou a Tretorn AB, solicitando que fossem informadas a Tretorn e a Tretorn dos Estados Unidos da América, por forma a evitar quaisquer vendas a este presumível exportador paralelo.
- (29) A acta de 22 de Fevereiro de 1989 de uma reunião entre a Fabra e a Tretorn revelava a preocupação da Fabra quanto às anulações devidas às importações paralelas. Ficou decidido que a Fabra deveria informar a Tretorn imediatamente caso se registasse qualquer deterioração da situação.
- (30) Num telex datado de 27 de Fevereiro de 1989, a Tenimport informava a Tretorn da existência de exportações paralelas que se dirigiam para a Itália através da Bélgica, manifestando as suas preocupações relativamente aos preços significativamente inferiores oferecidos pela Tretorn a outros distribuidores.
- (31) Na sequência do telex da Tenimport datado de 27 de Fevereiro de 1989, a Tretorn solicitou à Fabra, por telex de 28 de Fevereiro de 1989, informações relativas ao importador paralelo. O telex afirmava que a Tretorn estava a controlar a situação, por forma a garantir que o importador paralelo não recebesse quaisquer bolas provenientes de importação paralela. Num telex da Fabra dirigido à Tretorn no mesmo dia, a Formula respondeu que não lhe tinha sido possível detectar o importador paralelo, solicitando conseqüentemente mais informações.
- (32) Num telex datado de 21 de Março de 1989, a Fabra identificava e fornecia o endereço em França de um denominado «paralelo» e solicitava uma investigação.
- (33) A acta de uma reunião realizada em 5 de Abril de 1989 refere que «ambas as partes (estão) preocupadas com as importações paralelas...» e a Tretorn concordava em partilhar com a Fabra os custos de uma investigação para detectar qual o seu cliente em França que exportava para Itália.
- (34) Num telex datado de 6 de Junho de 1989, a Tretorn AB queixava-se à sua filial na Alemanha

de que as bolas destinadas ao exército dos Estados Unidos da América na Alemanha tinham acabado por surgir na Suíça tendo causado «grandes problemas» à Tretorn e ao seu distribuidor suíço. O Senhor Alven informou a filial alemã da Tretorn de que a contribuição comercial da Tretorn AB no que se referia a tais bolas havido sido cancelada e solicitou-lhe que procedesse a investigações por forma a determinar «de que forma tal poderia ter acontecido» e definir quais as medidas a adoptar.

3. Marcação dos produtos

- (35) Os elementos de prova na posse da Comissão indicam que a Tretorn marcava as suas bolas de ténis com códigos de data que lhe permitiam detectar a origem das importações paralelas. Na correspondência da Tretorn encontram-se numerosas referências a estes códigos e à sua utilização. Além disso, a Tretorn reconhece ter utilizado embalagens diferentes, por forma a tornar as exportações paralelas menos atraentes.
- (36) Numa carta datada de 13 de Abril de 1987, a Zürcher informava a Tretorn de importações paralelas para a Suíça, fornecendo códigos de datas específicos e solicitando à Tretorn que tomasse medidas.
- (37) Num telefax datado de 17 de Abril de 1987, a Tretorn referia à Formula que os códigos de data nas bolas que haviam sido objecto de importação paralela para a Suíça demonstravam que tais bolas pertenciam a um fornecimento destinado à Formula.
- (38) Num telefax datado de 15 de Maio de 1987, a Tretorn informava a Formula de que os códigos de data demonstravam claramente que as bolas enviadas à Formula tinham sido desviadas para a Suíça, enquanto importações paralelas, concluindo que a Formula era responsável pelas vendas à Newitt.
- (39) A acta de uma reunião entre a Tretorn e a Fabra realizada em 6 de Outubro de 1988 demonstra que a Tretorn concordara em criar um autocolante para apor nas embalagens das bolas, por forma a demonstrar que a Fabra era o distribuidor da Tretorn. A acta refere que através deste mecanismo os vendedores da Fabra poderiam identificar os importadores paralelos junto dos retalhistas.
- (40) Numa carta datada de 17 de Março de 1989, a Fabra fornecia à Tretorn dados relativos aos códigos apostos nas embalagens de bolas vendidas por importadores paralelos, referindo claramente que se tratava de um meio para identificar a origem das bolas.
- (41) Um memorando interno da Tretorn datado de 17 de Abril de 1989, refere que a cor da embalagem das bolas Tretorn destinadas ao mercado americano iria ser alterada por forma a diferenciá-la da cor da embalagem das bolas do mercado europeu. No entanto, a Tretorn não parecia estar certa de que tal acção fosse «resolver o problema» das

reexportações de bolas dos Estados Unidos da América para a Europa, que tinham vindo a aumentar atingindo um «nível sem precedentes, apesar de todos os esforços envidados pelos nossos colegas americanos no sentido de controlar/eliminar a situação».

- (42) O telefax de 6 de Junho de 1989 mencionado no considerando 15 faz também referência à concepção de novas embalagens como uma medida para evitar as importações paralelas.
- (43) Da mesma forma, numa análise de mercado sem data (presumivelmente do início de 1988), a Tretorn afirmava que um dos tipos de bolas seria vendido em tubos na Itália por forma a combater as importações paralelas provenientes de França.

Num memorando interno datado de 23 de Agosto de 1988, a Tretorn planeava igualmente alterar os nomes das bolas exportadas para os Estados Unidos da América por forma a tornar mais difícil a sua reexportação para a Europa. Considerava, no entanto, que «a partir da experiência anterior na Suíça tal acção não viria a resolver o problema».

4. Suspensão de fornecimentos por forma a impedir as importações paralelas

- (44) Tal como a Tretorn afirmava no telefax de 6 de Junho de 1989 referido no considerando 15 supra, conclui-se que a Tretorn ou os seus distribuidores suspenderam os fornecimentos a diversos mercados por forma a impedir as importações paralelas.
- (45) Remete-se para as cartas de 6 e de 11 de Maio de 1987 referidas nos considerandos 19 e 20 supra, e para o telefax de 10 de Janeiro de 1989 referido no considerando 28 supra.
- (46) Num memorando interno da Tretorn datado de 23 de Agosto de 1988, esta empresa recomendava que fossem cancelados os fornecimentos ao mercado dos Estados Unidos da América uma vez que a Tretorn (Estados Unidos da América) não conseguia impedir a reexportação. As bolas enviadas para os Estados Unidos da América surgiam como importações paralelas nos Países Baixos e na Suíça. As bolas dos Estados Unidos da América eram vendidas a metade do preço das bolas comercializadas na Suíça pelo distribuidor da Tretorn, Zürcher.
- (47) Um memorando interno de 2 de Novembro de 1988, referia que a Tretorn (Estados Unidos da América) prometia uma vez mais envidar todos os esforços para impedir as exportações paralelas a partir dos Estados Unidos da América. Informava também a Tretorn que havia cancelado um envio em San Diego na semana anterior.
- (48) No mesmo memorando de 2 de Novembro de 1988, a Tretorn afirmava que tinha sido adoptada uma decisão no sentido de cancelar os envios para

o mercado dos Estados Unidos da América caso se verificassem «problemas importantes» com as importações paralelas durante a Primavera de 1989.

- (49) Um telefax datado de 6 de Fevereiro de 1989 proveniente da Tretorn e dirigido à Fabra, através do qual era fornecida a acta de uma reunião entre estas duas empresas, referia que a Fabra tinha alguns problemas com «as importações cinzentas» provenientes da França e que a Tretorn faria todo o possível para pôr termo a tais importações. O memorando da Tretorn dirigido à Fabra e datado de 22 de Fevereiro de 1989 referia claramente que os fornecimentos à França tinham, com efeito, sido suspensos no que se refere aos meses de Fevereiro e Março de 1989, enquanto decorriam investigações relativamente às importações paralelas. A Tretorn afirmava que através da suspensão se pretendia garantir que não existiriam mais importações paralelas.
- (50) Num memorando interno, de 17 de Abril de 1989, a Tretorn sugeria o cancelamento imediato dos fornecimentos a todas as empresas de vendas pelo correio e a determinadas grandes cadeias dos Estados Unidos da América, por forma a impedir as importações paralelas para a Europa.

B. APRECIACÃO JURÍDICA

I. N.º 1 DO ARTIGO 85.º

- (51) A proibição geral de exportação e as barreiras às importações paralelas descritas acima não deverão ser consideradas como resultado de uma acção unilateral empreendida pela Tretorn⁽¹⁾, mas sim como parte integrante, embora não registada por escrito, dos acordos de distribuição ou vendas, ou como resultado de uma acção concertada empreendida pela Tretorn e seus distribuidores.

A proibição geral de exportação e as barreiras tinham como objecto e efeito directos a restrição da concorrência, afectando o comércio entre os Estados-membros e fragmentando o mercado comum. Trata-se, com efeito, de uma obstrução à realização de um dos objectivos fundamentais do Tratado, a integração do mercado comum. Permitia igualmente à Tretorn e aos seus distribuidores aplicar uma política de preços diferenciada.

A. Acordos e/ou práticas concertadas: Restrições à concorrência

1. Proibição geral de exportação (considerandos 15 e 16 a 21)

- (52) O telefax da Tretorn para a Zürcher, datado de 6 de Junho de 1989 e, especialmente, a correspon-

(¹) Por razões de simplificação, deverá entender-se por «Tretorn», nesta parte da presente decisão, quer a Tretorn Sport Ltd quer a Tretorn AB.

dência entre a Tretorn e a Formula demonstram que a Tretorn, juntamente com o seu distribuidor exclusivo para o Reino Unido, criou um sistema de distribuição que previa uma protecção territorial total e que se destinava, por conseguinte, a excluir quaisquer exportações paralelas.

Esta situação revela:

- que os acordos de distribuição exclusiva da Tretorn contêm uma cláusula não escrita através da qual a Tretorn se compromete a garantir aos seus distribuidores uma protecção territorial absoluta,
 - que os acordos de vendas entre a Tretorn e os seus retalhistas e distribuidores contêm uma condição não escrita de venda que os proíbe de exportar ou efectuar fornecimentos a qualquer empresa susceptível de efectuar exportações.
- (53) O telefax acima mencionado revela que o acordo ou prática concertada se aplica «por forma a proteger todos os distribuidores contra as importações». Tal como referido acima, existe um distribuidor exclusivo da Tretorn em todos os países da Comunidade, com excepção da Alemanha e da Dinamarca, países onde a Tretorn utilizava as suas próprias filiais como distribuidores.
- (54) A determinação da Tretorn em aplicar este acordo ou prática concertada é demonstrada pela acta de uma reunião realizada entre a Tretorn e a Formula Sport em 18 de Fevereiro de 1987 (ver considerando 18).
- (55) É evidente que esta política não era apenas aplicada pela Tretorn, mas também nomeadamente pelo seu distribuidor no Reino Unido (ver considerando 20).
- (56) Estes acordos ou práticas concertadas entre a Tretorn e os seus distribuidores exclusivos no sentido de impedir o comércio paralelo e de controlar a sua aplicação são expressamente proibidas pelo n.º 1 do artigo 85.º
2. *Informações e investigações relativamente às importações paralelas (considerandos 15 e 22 a 34)*
- (57) Os distribuidores da Tretorn prosseguiram a sua política no sentido de impedir as importações paralelas, informando a Tretorn dos casos verificados neste contexto.

- (58) Este sistema de fornecimento de informações e de investigação com o objectivo de identificar os importadores paralelos e de impedir que continuassem a ser fornecidos resulta, claramente, de um acordo ou prática concertada entre a Tretorn e os seus distribuidores e reforça a proibição de exportação paralela, em infracção ao disposto no n.º 1 do artigo 85.º

3. *Marcação dos produtos (considerandos 15 e 35 a 43)*

- (59) A marcação dos produtos constituía uma parte integrante da aplicação da política da Tretorn no sentido de impedir as importações paralelas. As bolas eram marcadas com códigos de data e/ou autocolantes do distribuidor exclusivo com o objectivo específico de identificar a origem das importações paralelas.
- (60) É evidente que os distribuidores da Tretorn utilizaram este sistema de marcação ao fornecer informações sobre os importadores paralelos.
- (62) Este sistema de marcação do produto constitui igualmente um acordo ou prática concertada destinados a aplicar e reforçar a proibição do comércio paralelo, protegendo consequentemente os distribuidores da Tretorn, o que é contrário ao n.º 1 do artigo 85.º

4. *Suspensão de fornecimentos (considerandos 15 e 44 a 50)*

- (62) Tal como ficou demonstrado nos considerandos 44 a 50, a Tretorn procedeu, inequivocamente, à suspensão de fornecimentos a diversos mercados por forma a impedir as importações paralelas.
- (63) É óbvio que a suspensão dos fornecimentos era efectuada em coordenação com os distribuidores da Tretorn que haviam solicitado a esta última que adoptasse medidas quando surgiam importações paralelas nos seus mercados. Estas acções, que reforçavam e aplicavam a proibição de comércio paralelo, constituem exemplos claros de práticas concertadas contrárias ao n.º 1 do artigo 85.º

B. *Efeito sobre o comércio entre os Estados-membros*

- (64) A proibição de exportação incluída nos acordos de distribuição da Tretorn tem como objecto directo impedir o comércio entre Estados-membros. A proibição é de natureza geral, e afecta o comércio em toda a Comunidade uma vez que a Tretorn possui distribuidores ou filiais em quase todos os países comunitários. Desta situação resulta uma fragmentação do acordo comum.
- (65) O facto de a Tretorn impedir as exportações paralelas a partir da Comunidade e para a Suíça afectou igualmente o comércio entre os Estados-membros, uma vez que significava que apenas a Tretorn podia fornecer os seus produtos para o mercado suíço através do seu distribuidor Zürcher enquanto que outros na Comunidade eram impedidos de efectuar esse tipo de exportações. O facto de serem impedidas as exportações paralelas da Comunidade e para a Suíça afectou o comércio entre os Estados-membros uma vez que impedia os representantes suíços de comprarem num Estado-membro e de reexportarem para um segundo Estado-membro.

A Tretorn continua a alegar nas suas respostas que a situação era extremamente improvável uma vez que não existia qualquer possibilidade de reexportação porque os preços das bolas de ténis na Suíça são, em princípio, superiores em 15 a 20 % aos da Comunidade.

Esta alegação é rejeitada considerando que é provável que os representantes adquiram bolas de ténis ao preço mais baixo praticado na Comunidade, vendendo-as, sem as enviarem fisicamente para a Suíça, em Estados-membros onde os preços são mais elevados.

O efeito das práticas restritivas deve, por conseguinte, manter diferenciais de preço entre os Estados-membros.

- (66) O facto de a Tretorn impedir a exportação paralela proveniente dos Estados Unidos da América e para a Suíça produziu igualmente um efeito significativo no comércio entre Estados-membros uma vez que a estrutura de preços na Europa e nos Estados Unidos da América tornava a reexportação para a Comunidade altamente provável.

C. *Principais dados da posição da Tretorn e seus distribuidores*

- (67) Apenas a Tretorn, a Tenimport e a Van Megen responderam à comunicação de acusações. A Formula abriu um processo de falência e a Zürcher considerou que o Tratado CE não se aplicava. Foi realizada uma audição em 16 de Novembro de 1993.
- (68) Nas respostas escritas e orais à comunicação de acusações, a Tretorn nega, na generalidade, que tivesse intenção de impedir as importações ou as exportações paralelas ou que tivesse adoptado quaisquer medidas com efeitos dessa natureza. A Tretorn argumenta que mesmo que alguns dos documentos pudessem sugerir que a Tretorn impedia o comércio paralelo, tais documentos eram elaborados apenas para «calar» os distribuidores, não tendo sido nunca adoptada qualquer verdadeira medida. Além disso, a Tretorn continua a declarar que foram os distribuidores que adoptaram as iniciativas conducentes às acções contestadas.

Esta argumentação não pode ser aceite.

Em primeiro lugar, os documentos referidos nos considerandos 13 a 50 demonstram que a Tretorn introduziu diversas medidas por forma a criar barreiras e a aplicar a sua política de impedir as importações e as exportações paralelas, tendo mesmo sancionado um dos seus distribuidores por ter efectuado vendas a um exportador paralelo.

No que se refere à intenção da Tretorn, o conteúdo da correspondência dirigida aos seus distribuidores e dos seus documentos internos não confirma a conclusão de que a Tretorn apenas adoptara tais medidas como resposta às exigências dos distribuidores.

Mesmo partindo do princípio de que a Tretorn não adoptou medidas com o objectivo de impedir as importações ou as exportações paralelas, o sistema de distribuição organizado com os seus distribuidores resultou numa fragmentação do mercado comum das bolas de ténis da Tretorn e as barreiras criadas tiveram como consequência um incentivo aos distribuidores no sentido de impedirem o comércio paralelo. A própria Tretorn reconhece este facto na sua resposta.

A Tretorn alega igualmente que havia impedido a Formula de efectuar vendas aos exportadores paralelos devido aos seus maus resultados no território do Reino Unido. Mesmo que fosse verdade, este facto não poderá constituir uma justificação. Além disso, não compete à Comissão avaliar os resultados dos distribuidores da Tretorn. A correspondência entre a Tretorn e a Formula (ver considerandos 16 a 21) revela claramente que o objectivo ao impedir as exportações paralelas consistia em evitar a ruptura do rígido sistema de distribuição da Tretorn noutros países.

Por último, a Tretorn argumenta também que ela própria efectuou fornecimentos directos a comerciantes que sabia serem importadores paralelos. Mesmo que fosse verdade, esta situação não vem alterar o facto de que outras proibições às exportações/importações paralelas impostas pela Tretorn constituem uma infracção.

Tenimport

- (69) A Tenimport afirma que o telefax referido (ver considerando 30) pela Comissão deverá ser analisado no seu contexto. A Tenimport considerava que a Tretorn lhe cobrava preços demasiado elevados e o objectivo do telefax supracitado não consistia em impedir as importações paralelas, mas apenas em solicitar à Tretorn que explicasse por que razão alguns representantes beneficiavam de preços muito mais reduzidos.

Mesmo que esta interpretação do telefax supracitado seja correcta, tal não invalida, contudo, que as informações prestadas pela Tenimport tenham resultado na adopção de medidas, por parte da Tretorn e da Fabra, com o objectivo de eliminar essa fonte de importações paralelas (ver considerando 31). Uma vez que o comportamento da Tenimport teve por efeito, mesmo que tal fosse involuntário, restringir a concorrência e fragmentar o mercado comum, constitui uma infracção ao nº 1 do artigo 85º.

Van Megen

- (70) A empresa Van Megen esclareceu que o seu objectivo ao fornecer à Tretorn informações relativas aos códigos de datas não consistia em impedir as importações paralelas mas sim em verificar se a Tretorn efectuava fornecimentos directos no seu território. A Van Megen declara que ela própria fornece empresas que sabe serem exportadores paralelos.

Mesmo que a interpretação apresentada pela Van Megen seja correcta, é um facto que a informação foi fornecida no contexto de uma proibição de exportações paralelas de que a Van Megen tinha pleno conhecimento, tendo também participado activamente na identificação da fonte das importações paralelas com o objectivo de a eliminar (ver considerandos 24 a 25).

II. REGULAMENTO (CEE) Nº 1983/83

- (71) O artigo 1º do Regulamento (CEE) nº 1983/83 da Comissão ⁽¹⁾ prevê que os acordos de distribuição exclusiva estão, na generalidade, isentos da proibição consagrada no nº 1 do artigo 85º, desde que preencham as condições previstas nesse regulamento.

Contudo, o sistema de distribuição exclusiva da Tretorn não preenche as condições para uma isenção por categoria uma vez que contém uma obrigação não escrita, através da qual é garantida uma protecção territorial absoluta aos distribuidores da Tretorn e que a aplicação do sistema implicou, tal como acima referido, um acordo ou práticas concertadas no sentido de impedir as importações paralelas. Por essas razões, o sistema é abrangido pelo âmbito de aplicação da alínea d) do artigo 3º do Regulamento (CEE) nº 1983/83.

III. Nº 3 DO ARTIGO 85º

- (72) Os acordos de distribuição da Tretorn não foram notificados à Comissão e, consequentemente, não preenchem as condições para uma isenção individual. Mesmo que tivessem sido notificados, os acordos não preencheriam as condições para tal isenção, dadas as proibições às exportações envolvidas, que não são indispensáveis para a eficácia do sistema de distribuição da Tretorn.

IV. ARTIGO 3º DO REGULAMENTO Nº 17

- (73) Nos termos do nº 1 do artigo 3º do Regulamento nº 17, se a Comissão verificar uma infracção ao disposto no artigo 85º do Tratado, pode, através de decisão, obrigar as empresas em causa a pôr termo a essa infracção.
- (74) A Tretorn deverá, caso ainda o não tenha feito, pôr termo às proibições à exportação incluídas nos seus acordos de venda e à protecção territorial absoluta garantida através do seu sistema de distribuição exclusiva. A Tretorn e os seus distribuidores exclusivos acima referidos, que continuam em actividade, ou seja a Tenimport, a Zürcher e a Van Megen, deverão também pôr termo aos acordos ou às práticas concertadas descritas nos considerandos 13 a 50 supra.

⁽¹⁾ JO nº L 173 de 30. 6. 1983, p. 1.

V. N.º 2 DO ARTIGO 15.º DO REGULAMENTO
N.º 17

- (75) Nos termos do n.º 2, alínea a) do artigo 15.º do Regulamento n.º 17, a Comissão pode, mediante decisão, aplicar coimas de 1 000 a 1 000 000 de ecus, podendo este montante ser superior desde que não exceda 10% do volume de negócios realizado, durante o exercício anterior, às empresas que, deliberada ou negligentemente, cometam uma infracção ao artigo 85.º Para determinar o montante da coima, deverá tomar-se em consideração, além da gravidade da infracção, a duração da mesma.
- (76) A Tretorn tinha certamente conhecimento de que a proibição de exportação envolvida no seu sistema de distribuição e nas suas condições de venda constituía uma infracção ao n.º 1 do artigo 85.º, e que a prática da Comissão e a jurisprudência do Tribunal de Justiça havia sempre considerado tais proibições como infracções particularmente graves. A Tretorn e os seus distribuidores relevantes tinham também certamente conhecimento de que o mesmo princípio se aplicava às diversas práticas concertadas destinadas a impedir as importações paralelas. Consequentemente, é aplicada uma coima à Tretorn e aos seus distribuidores relevantes (com excepção da Tenimport). Os documentos na posse da Comissão mostram que a infracção era combinada entre Tretorn e as suas empresas subsidiárias, Tretorn Sport nomeadamente, e é por conseguinte apropriado aplicar coimas com carácter solidário à Tretorn AB e Tretorn.
- (77) A infracção cometida pela Tretorn e pelos seus distribuidores remonta, pelo menos, a 1987 (ver considerando 13 a 50). Não existem motivos para crer que tais práticas tenham terminado. Contudo, para efeitos da aplicação da coima apenas será considerado o período entre 1987 e 1989.

Por último, deverá ser referido que, durante a audição, a Tenimport confirmou a existência de uma verdadeira proibição das exportações, embora não consagrada por escrito. A Tenimport considerava que o recente cancelamento do seu acordo de distribuição com a Tretorn apenas se poderia dever ao facto de a Tenimport não dar cumprimento a essa proibição.

- (78) Ao determinar se deveria ou não aplicar coimas e, em caso afirmativo, qual o nível das mesmas, a Comissão teve em consideração o facto de alguns dos distribuidores da Tretorn terem desempenhado um papel activo no sentido de impedirem as importações paralelas, mas também o facto de, noutros casos, essa participação ter sido bastante limitada, devendo ser integrada no contexto da política geral da Tretorn de proibição de qualquer exportação dos seus produtos. Além disso, o papel da Tenimport foi menos substancial e justifica-se, por conseguinte, não aplicar coimas à referida sociedade,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A Tretorn Sport Ltd e a Tretorn AB cometeram uma infracção ao n.º 1 do artigo 85.º do Tratado CE ao introduzirem uma proibição geral de exportação aos seus distribuidores de bolas de ténis, aplicada através de medidas de controlo e sanções, da prestação de informações e da realização de investigações relativas às importações paralelas de bolas de ténis, da marcação de bolas de ténis e da suspensão de fornecimentos, por forma a impedir as importações e as exportações paralelas de bolas de ténis.

A Formula Sport International Limited cometeu uma infracção ao n.º 1 do artigo 85.º ao participar na aplicação, no Reino Unido, da proibição de exportação e da suspensão de fornecimentos, por forma a pôr em prática a política da Tretorn Sport Ltd destinada a impedir as importações e as exportações paralelas de bolas de ténis.

A Fabra SPA cometeu uma infracção ao n.º 1 do artigo 85.º ao participar, na Itália, na aplicação da proibição de exportação e na suspensão dos fornecimentos através da prestação de informações e da realização de investigações relativas às importações paralelas de bolas de ténis, da marcação de bolas de ténis e da suspensão de fornecimentos por forma a aplicar a política da Tretorn Sport Ltd destinada a impedir as importações e as exportações paralelas de bolas de ténis.

A Tenimport SA cometeu uma infracção ao n.º 1 do artigo 85.º ao participar na proibição de exportação e na suspensão de fornecimentos, através da prestação de informações sobre as importações paralelas à Tretorn, tendo deste facto resultado que a Tretorn e o seu distribuidor exclusivo italiano adoptaram medidas com o objectivo de eliminar essas importações.

A Zürcher AG cometeu uma infracção ao n.º 1 do artigo 85.º ao participar, na Suíça, na aplicação da proibição de exportação e na suspensão de fornecimentos através da prestação de informações e da realização de investigações relativas às importações paralelas de bolas de ténis, e da marcação de bolas de ténis, por forma a levar à prática a política da Tretorn Sport Ltd destinada a impedir as importações e as exportações paralelas de bolas de ténis.

A Van Megen Tennis BV cometeu uma infracção ao n.º 1 do artigo 85.º ao participar, nos Países Baixos, na prestação de informações e na realização de investigações relativas às importações paralelas, por forma a aplicar a política da Tretorn Sport Ltd destinada a impedir as importações e as exportações paralelas de bolas de ténis.

Artigo 2.º

É aplicada uma coima de 600 000 ecus à Tretorn Sport Ltd e à Tretorn AB solidariamente e coimas de 10 000 ecus à Formula Sport International Ltd, à Fabra SPA, à Zürcher AG e à Van Megen BV, no que se refere às infracções referidas no artigo 1.º As coimas devem ser pagas, em ecus, à Comissão das Comunidades Europeias, conta n.º 310-0933000-43, Banco Bruxelles Lambert,

Agence Européenne, Rond Point Schuman 5, 1040 Bruxelas, no prazo de três meses a contar da notificação da presente decisão.

Decorrido este prazo, vencem automaticamente juros à taxa do primeiro dia do mês em que a presente decisão foi tomada e que é aplicada pelo Fundo Europeu de Cooperação Monetária nas suas transacções em ecus, acrescida de 3,5 pontos percentuais, isto é, a uma taxa de 9,25 %.

Artigo 3º

A Tretorn Sport Ltd, a Tretorn AB, a Fabra SPA, a Tenimport SA, a Zürcher AG e a Van Megen Tennis BV devem, caso ainda o não tenham feito, pôr termo às infracções referidas no artigo 1º da presente decisão. Devem renunciar à adopção de quaisquer outras medidas com efeitos equivalentes.

Artigo 4º

São destinatárias da presente decisão:

Tretorn Sport Ltd
Industrial Estate
Portaloise
IRL-County Laois

Tretorn AB
Rönösweg 10 Box 931
S-251 00 Helsingborg

Formula Sport International Limited
c/o Arthur Andersen
PO Box 55
1 Surrey Street
UK-London WC 2R 2NT

Fabra SPA
Via Sansovino 243/60
IT-10151 Torino

Tenimport SA
Rue des Cottages 73
B-1180 Bruxelles

Zürcher AG
Gewerbestr. 18
CH-8800 Thalwil

Van Megen Tennis BV
Parmentierweg 5
NL-5657 EH-Eindhoven.

A presente decisão constitui título executivo nos termos do artigo 192º do Tratado CE.

Feito em Bruxelas, em 21 de Dezembro de 1994.

Pela Comissão
Karel VAN MIERT
Membro da Comissão

DECISÃO DA COMISSÃO

de 21 de Dezembro de 1994

que altera a Decisão 94/24/CE que estabelece a lista dos postos de inspecção fronteiriços pré-seleccionados para os controlos veterinários dos produtos e dos animais provenientes de países terceiros e que revoga as Decisões 92/430/CEE e 92/431/CEE

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(94/988/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta a Directiva 90/675/CEE do Conselho, de 10 de Dezembro de 1990, que fixa os princípios relativos à organização dos controlos veterinários dos produtos provenientes de países terceiros introduzidos na Comunidade⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 92/118/CEE⁽²⁾, e, nomeadamente, o seu artigo 30.º,

Tendo em conta a Directiva 91/496/CEE do Conselho, de 15 de Julho de 1991, que fixa os princípios relativos à organização dos controlos veterinários dos animais provenientes de países terceiros introduzidos na Comunidade e que altera as Directivas 89/662/CEE, 90/425/CEE e 90/675/CEE⁽³⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Decisão 92/438/CEE⁽⁴⁾, e, nomeadamente, o seu artigo 28.º,

Considerando que a Decisão 94/24/CE da Comissão⁽⁵⁾ estabelece a lista dos postos de inspecção fronteiriços pré-seleccionados para os controlos veterinários dos produtos e dos animais provenientes de países terceiros;

Considerando que os serviços da Comissão inspecionaram certos postos de inspecção fronteiriços; que, por outro lado, os Estados-membros tiveram a possibilidade de propor a inclusão ou a exclusão de postos fronteiriços da lista;

Considerando que, atendendo aos resultados das inspecções e das propostas das autoridades competentes de Bélgica, Alemanha, França, Países Baixos e Portugal é necessário alterar em conformidade a Decisão 94/24/CE;

Considerando que as medidas previstas pela presente decisão estão em conformidade com o parecer do Comité veterinário permanente,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O anexo da Decisão 94/24/CE é alterado em conformidade com as disposições do anexo.

Artigo 2.º

Os Estados-membros são os destinatários da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 21 de Dezembro de 1994.

Pela Comissão
René STEICHEN
Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO n.º L 373 de 31. 12. 1990, p. 1.

⁽²⁾ JO n.º L 62 de 15. 3. 1993, p. 49.

⁽³⁾ JO n.º L 268 de 24. 9. 1991, p. 56.

⁽⁴⁾ JO n.º L 243 de 25. 8. 1992, p. 27.

⁽⁵⁾ JO n.º L 18 de 21. 1. 1994, p. 16.

ANEXO

ALTERAÇÃO DA LISTA DOS POSTOS DE INSPECÇÃO FRONTEIRIÇOS PRÉ-SELECIONADOS

Posto de inspecção fronteiriço		Produtos para consumo humano		Outros produtos		Peixe	Animais vivos			Observações
Nome	Tipo (1)	Temperatura (2)	Outros (3)	Temperatura (2)	Outros (3)	(4)	Ungulados (5)	Equídeos registados (6)	Outros animais	
«BELGIQUE										
Antwerpen	Marítimo	x	x	x	x					
Oostende	Aéreo	x	x	x	x		x	x	x	
	Marítimo	x	x				x	x	x	
Zeebrugge	Marítimo	x	x							
Bruxelles-Zaventem	Aéreo	x	x	x	x		x	x	x	
Gent	Marítimo	x	x	x	x					
DEUTSCHLAND										
Stuttgart	Aéreo	x	x	x	x		x		x	
Weil am Rhein	Rodoviário	x	x	x	x		x	x	x	
	Ferrovário						x	x	x	
Bietingen	Rodoviário	x	x				x	x	x	
München	Aéreo	x	x	x	x					
Furth im Wald — Schafberg	Rodoviário	x	x	x	x		x		x	
Schirnding-Landstraße	Rodoviário	x	x	x	x		x	x	x	
Waidhaus	Rodoviário	x	x	x	x		x	x	x	
Suben-Autobahn	Rodoviário	x	x	x	x		x	x	x	
Lindau-Hörbranz-Autobahn	Rodoviário	x	x	x	x		x	x	x	
Kiefersfelden-Autobahn	Rodoviário	x	x	x	x		x	x	x	
Berlin-Tegel	Aéreo	x	x	x	x		x	x	x	Unicamente animais e animais de jardim zoológico
Frankfurt/Oder	Rodoviário	x	x	x	x		x	x	x	Unicamente tripas, peles, penas e pêlos
	Ferrovário									
Forst	Rodoviário									
Schönfeld	Aéreo	x	x	x	x		x	x	x	
Bremen	Marítimo	x	x	x	x		x	x	x	

Posto de inspecção fronteiriço		Produtos para consumo humano		Outros produtos		Peixe	Animais vivos			Observações
Nome	Tipo (1)	Temperatura (2)	Outros (2)	Temperatura (2)	Outros (2)	(4)	Ungulados (5)	Equídeos registados (6)	Outros animais	
Bremerhaven	Marítimo	x	x	x	x			x	x	
Hamburg Hafen	Marítimo	x	x	x	x			x	x	
Frankfurt/Main	Aéreo	x	x	x	x		x	x		
Pomellen	Rodoviário	x	x	x	x					
Rügen	Marítimo	x	x	x	x		x			
Rostock	Marítimo	x	x	x	x					
Brake	Marítimo									Farinhas de origem animal
Cuxhaven	Marítimo	x	x	x	x					
Langenhagen	Aéreo						x			
Köln	Aéreo	x	x	x	x					
Zinnwald	Rodoviário	x	x	x	x		x			
Schönberg	Rodoviário	x	x	x	x					
Kiel	Marítimo									
Lübeck	Marítimo	x	x	x	x					
Bad Reichenhall	Rodoviário	x	x	x	x		x			
Hamburg Flughafen	Aéreo	x	x	x	x					
Konstanz Straße	Rodoviário	x	x	x	x		x			
Simbach Kirchdorf	Rodoviário									
Bad Schandau	Ferrovário	x	x	x	x					
FRANCE										
Boulogne	Marítimo	x	x	x	x					
Dunkerque	Marítimo	x	x	x	x					
Le Havre	Marítimo	x	x	x	x					
Saint-Malo	Marítimo	x	x	x	x					
Brest	Aéreo	x	x	x	x					
Concarneau-Douarnenez	Marítimo	x	x	x	x					
Nantes-Saint-Nazaire	Aéreo	x	x	x	x					
	Marítimo	x	x	x	x					

Posto de inspeção fronteiriço		Produtos para consumo humano		Outros produtos		Peixe	Animais vivos			Observações
Nome	Tipo (1)	Temperatura (2)	Outros (3)	Temperatura (2)	Outros (3)	(4)	Ungulados (5)	Equídeos registados (6)	Outros animais	
ITALIA										
Torino-Caselle	Aéreo	x	x	x	x		x	x	x	
Chiasso	Rodoviário	x	x	x	x		x	x	x	
	Ferrovário	x	x	x	x		x	x	x	
Milano-Linate	Aéreo	x	x	x	x		x	x	x	
Milano-Malpensa	Aéreo	x	x	x	x		x	x	x	
Campo di Trens-Fortezza	Rodoviário	x	x	x	x		x	x	x	
	Ferrovário	x	x	x	x		x	x	x	
Campocologno	Ferrovário	x	x	x	x		x	x	x	
Pontebba-Coccau	Rodoviário	x	x	x	x		x	x	x	
	Ferrovário	x	x	x	x		x	x	x	
Gorizia	Aéreo	x	x	x	x		x	x	x	
	Rodoviário	x	x	x	x		x	x	x	
Gaeta	Marítimo	x	x	x	x		x	x	x	Unicamente produtos da pesca
Prosecco-Ferneti	Rodoviário	x	x	x	x		x	x	x	
	Ferrovário	x	x	x	x		x	x	x	
Trieste	Marítimo	x	x	x	x		x	x	x	
	Rodoviário	x	x	x	x		x	x	x	
Venezia	Aéreo	x	x	x	x		x	x	x	
	Marítimo	x	x	x	x		x	x	x	
Ancona	Marítimo	x	x	x	x		x	x	x	
	Aéreo	x	x	x	x		x	x	x	
Bari	Marítimo	x	x	x	x		x	x	x	
Genova	Aéreo	x	x	x	x		x	x	x	
	Marítimo	x	x	x	x		x	x	x	
Livorno	Marítimo	x	x	x	x		x	x	x	
Roma-Fiumicino	Aéreo	x	x	x	x		x	x	x	
Napoli	Aéreo	x	x	x	x		x	x	x	
	Marítimo	x	x	x	x		x	x	x	
Palermo	Aéreo	x	x	x	x		x	x	x	
	Marítimo	x	x	x	x		x	x	x	

Posto de inspecção fronteiriço		Produtos para consumo humano		Outros produtos		Peixe	Animais vivos			Observações
		Temperatura (2)	Outros (3)	Temperatura (2)	Outros (3)		Ungulados (5)	Equídeos registados (6)	Outros animais	
Nome	Tipo (1)									
Catania	Aéreo	x	x	x	x		x	x	x	Unicamente produtos da pesca
Roma-Ciampino	Aéreo	x	x	x	x		x			
Olbia	Marítimo	x								
Salerno	Marítimo	x	x	x	x					
Reggio Calabria	Aéreo	x	x	x	x					
Bologna-Borgo Panigale	Aéreo	x	x	x	x					
Verona-Villafranca	Aéreo	x	x	x	x					
Domodossola-Iselle	Rodoviário	x	x	x	x					
Grand San Bernardo-Pollein	Rodoviário	x	x	x	x					
La Spezia	Marítimo	x	x	x	x					
Taranto	Marítimo	x	x	x	x					
Ravenna	Marítimo	x	x	x	x					
Pisa	Aéreo	x	x	x	x					
NEDERLAND										
Amsterdam	Aéreo	x	x	x	x		x			
	Marítimo	x	x	x	x					
Rotterdam	Aéreo	x	x	x	x					
	Marítimo	x	x	x	x					
Eemshaven	Marítimo	x	x	x	x					
Harlingen	Marítimo	x	x	x	x					
Vlissingen	Marítimo	x	x	x	x					
Maastricht	Aéreo	x	x	x	x					
Moerdijk	Marítimo	x	x	x	x					
PORTUGAL										
Porto	Aéreo	x	x	x	x		x			
	Marítimo	x	x	x	x					
Lisboa	Aéreo	x	x	x	x		x			
	Marítimo	x	x	x	x					
Funchal (Madeira)	Aéreo									
	Marítimo	x	x	x	x					

Posto de inspeção fronteiriço		Produtos para consumo humano		Outros produtos		Peixe	Animais vivos			Observações
Nome	Tipo (1)	Temperatura (2)	Outros (3)	Temperatura (2)	Outros (3)	(4)	Ungulados (5)	Equídeos registados (6)	Outros animais	
Praia da Vitória (Açores)	Marítimo	x	x	x	x				x	
Ponta Delgada (Açores)	Aéreo	x	x	x	x					
	Marítimo	x	x	x	x					
Viana do Castelo	Marítimo	x	x	x	x					
Aveiro	Marítimo	x								Unicamente produtos da pesca
Horta (Açores)	Marítimo	x								Unicamente produtos da pesca
Lages (Açores)	Aéreo	x	x	x	x				x	Unicamente produtos da pesca
Peniche	Marítimo					x				
Olhão	Marítimo					x				
Portimão	Marítimo					x				
UNITED KINGDOM										
Dover	Marítimo	x	x	x	x	x				
Tilbury	Marítimo	x	x	x	x	x	x	x	x	
Heathrow	Aéreo	x	x	x	x	x	x	x	x	
Gatwick	Aéreo	x	x	x	x	x				
Southampton	Marítimo	x	x	x	x	x				
Humber	Marítimo	x	x	x	x	x				
	Hull	x	x	x	x	x				
	Grimbsby	x	x	x	x	x				
	Immingham	x	x	x	x	x				
Felixstowe	Marítimo	x	x	x	x	x				
Newhaven	Marítimo	x	x	x	x	x				
Liverpool	Marítimo	x	x	x	x	x				
Cardiff	Marítimo	x	x	x	x	x				
Teesport	Marítimo	x	x	x	x	x				
Grangemouth	Marítimo					x				
Stansted	Aéreo		x	x	x	x	x	x	x	Unicamente peixes à temperatura ambiente
Manchester	Aéreo	x	x	x	x	x	x	x	x	Unicamente peixes à temperatura ambiente
Luton	Aéreo	x	x	x	x	x	x	x	x	Unicamente peixes à temperatura ambiente

Posto de inspecção fronteiriço		Produtos para consumo humano		Outros produtos		Peixe	Animais vivos			Observações
Nome	Tipo (1)	Temperatura (2)	Outros (3)	Temperatura (2)	Outros (3)	(4)	Ungulados (5)	Equídeos registados (6)	Outros animais	
Weymouth	Marítimo	x	x	x	x	x				Proteínas animais
Mostyn	Marítimo									
Heysham	Marítimo	x	x	x	x	x				
Tyne-Northshields	Marítimo	x	x	x	x	x				
Milford Haven incorporating Pembroke	Marítimo	x	x	x	x	x				
Greenock	Marítimo			x		x				Proteínas animais
Scrabster	Marítimo				x	x				
Aberdeen	Aéreo				x	x				
Fraserburgh	Marítimo	x	x	x	x	x				Proteínas animais
Falmouth	Marítimo				x	x				
Invergordon	Marítimo	x	x	x	x	x				Proteínas animais
Lerwick	Marítimo				x	x				Proteínas animais
Belfast	Aéreo	x	x	x	x	x			x	
Glasgow	Marítimo	x	x	x	x	x				
Portsmouth	Aéreo	x	x		x	x			x	
Runcorn-Ellesmere	Marítimo	x	x	x	x	x				
Prestwick	Aéreo	x	x	x	x	x				
Peterhead	Marítimo				x	x				
Leith	Marítimo	x	x	x	x	x				
Harwich	Marítimo	x	x	x	x	x		x		
Great Yarmouth	Marítimo	x	x	x	x	x				
Ipswich	Marítimo	x	x	x	x	x				
Sheerness	Marítimo	x	x	x	x	x				
Thamesport	Marítimo	x	x	x	x	x				

(1) Escolher a ou as menções úteis.

(2) Produtos com condições de temperatura.

(3) Produtos sem condições de temperatura.

(4) Peixes controlados nas condições da Decisão 93/52/CEE da Comissão, adoptada em aplicação do n.º 4 do artigo 18.º da Directiva 90/675/CEE do Conselho.

(5) Ungulados: nomeadamente, bovinos, suínos, ovinos, caprinos e solípedes domésticos ou selvagens.

(6) Equídeos registados na aceção da Directiva 90/426/CEE do Conselho.

LISTA DOS POSTOS DE INSPECCAO FRONTEIRIÇOS PRÉ-SELECIONADOS PARA «BALAI» PRODUTOS

Posto de inspecção fronteira		Produtos para consumo humano		Outros produtos		Peixe	Animais vivos			Observações
Nome	Tipo (1)	Temperatura (2)	Outros (3)	Temperatura (2)	Outros (3)	(4)	Ungulados (5)	Equídeos registados (6)	Outros animais	
UNITED KINGDOM										
North Killingholme Wharf	Marítimo				x					Proteínas animais
Grove Wharf Whartons	Marítimo				x					Proteínas animais + pele
New Holland	Marítimo				x					Proteínas animais
Keadby Wharf	Marítimo				x					Proteínas animais
Howdendyke Wharf	Marítimo				x					Proteínas animais
Selby Wharf	Marítimo				x					Proteínas animais
Boston	Marítimo				x					Proteínas animais
Fosdyke	Marítimo				x					Proteínas animais
Sutton Bridge	Marítimo				x					Proteínas animais
Teignmouth	Marítimo				x					Proteínas animais
Sharpness Docks	Marítimo				x					Proteínas animais
Kings Lynn	Marítimo				x					Proteínas animais
Wells-next-the-Sea	Marítimo				x					Proteínas animais
Colchester	Marítimo				x					Proteínas animais + pele + penas
Mistley	Marítimo				x					Proteínas animais
Dunball	Marítimo				x					Proteínas animais
Kirkwall Port	Marítimo				x					Proteínas animais
Dundee Port	Marítimo									
Perth Port	Marítimo									
Glasgow George IV Dock	Marítimo									
Edinburgh Airport	Aéreo				x					Proteínas biológicas
Avonmouth	Marítimo				x					Proteínas animais
Glasson	Marítimo				x					Proteínas animais
Gunness	Marítimo				x					Proteínas animais

retirado.

Posto de inspecção fronteiriço		Produtos para consumo humano		Outros produtos		Peixe	Animais vivos			Observações
Nome	Tipo (1)	Temperatura (2)	Outros (3)	Temperatura (2)	Outros (3)	(4)	Ungulados (5)	Equídeos registados (6)	Outros animais	
Inverness	Marítimo				x					Proteínas animais
Ullapool	Marítimo	retirado			x					Proteínas animais
Seaham	Marítimo				x					Proteínas animais
Goole	Marítimo				x					Proteínas animais
Garston	Marítimo				x					Proteínas animais

(1) Escolher a ou as menções úteis.

(2) Produtos com condições de temperatura.

(3) Produtos sem condições de temperatura.

(4) Peixes controlados nas condições da Decisão 93/352/CEE da Comissão, adoptada em aplicação do nº 4 do artigo 18º da Directiva 90/675/CEE do Conselho.

(5) Ungulados: nomeadamente, bovinos, suínos, ovinos, caprinos e solípedes domésticos ou selvagens.

(6) Equídeos registados na aceção da Directiva 90/426/CEE do Conselho.»

DECISÃO DA COMISSÃO

de 21 Dezembro de 1994

que altera a Decisão 93/495/CEE que fixa as condições específicas de importação dos produtos da pesca originários do Canadá

(94/989/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta a Directiva 91/493/CEE do Conselho, de 22 de Julho de 1991, que adopta as normas sanitárias relativas à produção e à colocação no mercado dos produtos de pesca ⁽¹⁾, e, nomeadamente, o nº 5 do seu artigo 11º,Considerando que a lista dos estabelecimentos e navios-fábrica aprovados pelo Canadá para a importação de produtos da pesca na Comunidade foi estabelecida pela Decisão 93/495/CEE da Comissão ⁽²⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Decisão 94/674/CE ⁽³⁾; que essa lista pode ser alterada após comunicação de uma nova lista pela autoridade competente do Canadá;

Considerando que a autoridade competente do Canadá comunicou uma nova lista a que foram aditados 39 estabelecimentos, retirados nove estabelecimentos e alteradas as informações acerca de seis estabelecimentos;

Considerando que é, pois, necessário alterar em conformidade a lista dos estabelecimentos aprovados;

Considerando que as medidas previstas na presente decisão foram estabelecidas em conformidade com o processo instituído pela Decisão 90/13/CEE da Comissão ⁽⁴⁾,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1º

O anexo B da Decisão 93/495/CEE é alterado do seguinte modo:

1. Os seguintes estabelecimentos foram retirados:

«0638	Canadian Arctic Smoked Product	Edmonton	Alberta
0731	Leader Marine Ltd	Vancouver	British Columbia
0944	S.S.I. Sea Products Ltd	Saltspring Island	British Columbia
1635	Harry's Roadside	Meadow Portage	Manitoba
1740	Agpro Fish Farms	Winnipeg	Manitoba
1945	Nuxalk Fish Traders Ltd	Bella Coola	British Columbia
1977	Associated Freezers of Canada Inc.	Vancouver	British Columbia
1981	Valley Marine Ltd	Langley	British Columbia
1990	Mari Fish Ltd	Alert Bay	British Columbia».

⁽¹⁾ JO nº L 268 de 24. 9. 1991, p. 15.

⁽²⁾ JO nº L 232 de 15. 9. 1993, p. 43.

⁽³⁾ JO nº L 267 de 18. 10. 1994, p. 15.

⁽⁴⁾ JO nº L 8 de 11. 1. 1990, p. 70.

2. Os seguintes estabelecimentos foram aditados por ordem numérica:

«0012	Hollis Fowler & Brothers Enterprises Ltd	Capstan Island, Labrador	Newfoundland
0017	Shell Fresh Farms	Pool's Cove	Newfoundland
0049	Sharp's Frozen Foods Limited	Humber Village	Newfoundland
0050	Dorman Roberts Limited	Triton	Newfoundland
0135	Torngat Fish Producers Co-operative Society Ltd	Hopedale	Newfoundland
0624	Port Dover Fish Co. Ltd	Port Dover	Ontario
0646	Gimli Fish Co. Ltd	Winnipeg	Manitoba
0651	Keewatin in Fish and Meats	Port Dover	Ontario
0926	Westcoast Harvester Ltd	Vancouver	British Columbia
0927	Blue Star Cold Storage Ltd	Surrey	British Columbia
0930	454307 BC Ltd	Alert Bay	British Columbia
0931	Great Blue Heron Enterprises Ltd	Powell River	British Columbia
0932	Nuyaltwa Fish Plant	Bella Coola	British Columbia
0934	Nisga'a Tribal Council	New Aiyansh	British Columbia
0935	Hardy Buoys Smoked Fish Inc.	Port Hardy	British Columbia
0936	Triumph Seafood Ltd	Richmond	British Columbia
0945	Norden Food Ltd	North Vancouver	British Columbia
0946	Campbell River Seafoods & Lockers Ltd	Campbell River	British Columbia
0948	Inpac Sea Products (1993) Ltd	Richmond	British Columbia
0949	Douglas's Custom Smoking	Port Hardy	British Columbia
0950	Alpha Processing Ltd	Port Hardy	British Columbia
0953	Blue Pacific Seafoods Ltd	Abbotsford	British Columbia
1071	Petty Harbour Fishermens Producers Co-operative Society, Limited	Petty Harbour	Newfoundland
1073	J. W. Hiscock Sons Limited	Campbellton	Newfoundland
1095	Torngat Fish Producers Co-operative Society, Ltd	Postville	Newfoundland
1114	P & G Farms Limited	Centreville	Newfoundland
1639	Hale Fisheries	Eagle River	Ontario
1649	S. Long Fisheries	Kenora	Ontario
1746	Interlake Kingo Products Ltd	St Laurent	Manitoba
1757	Aliments Piatto-Mare Food Inc.	Hawkesbury	Ontario
1758	Pangnirtung Fisheries Ltd	Pangnirtung	Northwest Territories
1847	Whattam Fishery	Picton	Ontario
1897	Sameluk Fisheries	Thunder Bay	Ontario
1987	Sealand Foods International Inc.	Richmond	British Columbia
2456	058158 Inc. NB Limited	Pointe Du Chêne	New Brunswick
3169	Weekend Fisheries Limited	Metaghan	Nova Scotia
3308	Thorburn Wharf Fisheries Ltd	Sandy Point	Nova Scotia
3312	Captain Earl's Seafoods Limited	Lockeport	Nova Scotia
3313	N. LeBlanc Enterprises Limited	Sandy Point	Nova Scotia».

3. As informações dos seguintes estabelecimentos:

«0715	Hywave (Fairview Plant)	Prince Rupert	British Columbia
0721	Vancouver ShellFish and Fish	Vancouver	British Columbia
0916	Bornstein Seafoods Canada Ltd	Port Albion	British Columbia
0923	Wood Bay Salmon Farms Ltd	Sechelt	British Columbia
1640	Ikaluktutiak Co-op Ltd	Cambridge Bay	Northwest Territories
2134	Conpak Seafoods Inc.	Anchor Point	Newfoundland»

foram alteradas em:

« 0715	J. S. McMillan Ltd — Fairview Plant	Prince Rupert	British Columbia
0721	Vancouver Shell Fish and Fish Co. Ltd	Vancouver	British Columbia
0916	Salish Seafood Services	Port Albion	British Columbia
0923	Wood Bay Seafood Ltd	Sechelt	British Columbia
1640	Kitikmeot Fish Plant	Cambridge Bay	Northwest Territories
2134	Anchor Shellfish Inc.	Anchor Point	Newfoundland».

Artigo 2º

Os Estados-membros são os destinatários da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 21 de Dezembro de 1994.

Pela Comissão
René STEICHEN
Membro da Comissão

DECISÃO DA COMISSÃO

de 21 de Dezembro de 1994

que fixa para a Áustria o número de unidades Animo que podem beneficiar da participação financeira da Comunidade

(Apenas faz fé o texto em língua alemã)

(94/990/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta a Decisão 91/539/CEE da Comissão, de 4 de Outubro de 1991, que fixa normas de execução da Decisão 91/426/CEE (Animo) ⁽¹⁾, com a redacção que lhe foi dada pelo Acto relativo às condições de adesão do Reino da Noruega, da República da Áustria, da República da Finlândia e do Reino da Suécia e às adaptações dos Tratados em que se funda a União Europeia, e, nomeadamente, o seu artigo 1.ºA,

Considerando que as autoridades austríacas comunicaram à Comissão o número de unidades Animo, na acepção do artigo 1.º da Decisão 91/398/CEE da Comissão, de 19 de Julho de 1991, relativa à rede informatizada de ligação entre as autoridades veterinárias (Animo) ⁽²⁾, que devem ser instaladas no seu território;

Considerando que é conveniente fixar o número de unidades que podem beneficiar da participação financeira da Comunidade,

Artigo 1.º

O número de unidades, na acepção do artigo 1.º da Decisão 91/398/CEE, que podem beneficiar da participação financeira da Comunidade para a instalação da rede informatizada Animo na Áustria é fixado em 74.

Artigo 2.º

A presente decisão produz efeitos na data e sob reserva da entrada em vigor do Tratado de Adesão da Noruega, da Áustria, da Finlândia e da Suécia.

Artigo 3.º

A República da Áustria é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 21 de Dezembro de 1994.

Pela Comissão

René STEICHEN

Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO n.º L 294 de 25. 10. 1991, p. 47.

⁽²⁾ JO n.º L 221 de 9. 8. 1991, p. 30.

DECISÃO DA COMISSÃO

de 21 de Dezembro de 1994

que altera certas informações da lista constante do anexo do Regulamento (CEE) n.º 55/87 que estabelece a lista dos navios com mais de oito metros de comprimento de fora a fora autorizados a utilizar redes de arrasto de vara em determinadas zonas costeiras da Comunidade

(94/991/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 3094/86 do Conselho, de 7 de Outubro de 1986, que prevê determinadas medidas técnicas de conservação dos recursos da pesca ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) n.º 1796/94 ⁽²⁾,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 55/87 da Comissão, de 30 de Dezembro de 1987, que estabelece a lista dos navios com mais de oito metros de comprimento de fora a fora autorizados a utilizar redes de arrasto de vara em determinadas zonas costeiras da Comunidade ⁽³⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 3410/93 ⁽⁴⁾, e, nomeadamente, o seu artigo 3.º,

Considerando que as autoridades belgas, alemãs e neerlandesas solicitaram alterações das informações constantes da lista prevista no n.º 3, alínea b), do artigo 9.º do Regulamento (CEE) n.º 3094/86; que esses pedidos contêm todas as informações que justificam os pedidos a título do artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 55/87; que

o exame das informações revela a sua conformidade com a referida disposição e que é, em consequência, necessário alterar as informações da lista constante do anexo do regulamento em causa,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

As informações da lista constante do anexo do Regulamento (CEE) n.º 55/87 são alteradas em conformidade com o anexo da presente decisão.

Artigo 2.º

Os Estados-membros são os destinatários da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 21 de Dezembro de 1994.

Pela Comissão

Yannis PALEOKRASSAS

Membro da Comissão

(1) JO n.º L 288 de 11. 10. 1986, p. 1.

(2) JO n.º L 187 de 22. 7.1994, p. 1.

(3) JO n.º L 8 de 10. 1. 1987, p. 1.

(4) JO n.º L 310 de 14. 12. 1993, p. 27.

ANEXO — BILAG — ANHANG — ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ — ANNEX — ANNEXE — ALLEGATO — BIJLAGE — ANEXO

Matricula y folio	Nombre del barco	Indicativo de llamada de radio	Puerto base	Potencia del motor (kW)
Havnekendingsbogstaver og -nummer	Fartøjets navn	Radio-kaldesignal	Registreringshavn	Maskineffekt (kW)
Äußere Identifizierungskennbuchstaben und -nummern	Name des Schiffes	Rufzeichen	Registrierhafen	Motorstärke (kW)
Εξωτερικά στοιχεία και αριθμοί αναγνώρισης	Όνομα σκάφους	Αριθμός κλήσης ασυρμάτου	Λιμένας νηολόγησης	Ισχύς κινητήρος (kW)
External identification letters + numbers	Name of vessel	Radio call sign	Port of registry	Engine power (kW)
Numéro d'immatriculation lettres + chiffres	Nom du bateau	Indicatif d'appel radio	Port d'attache	Puissance motrice (kW)
Identificazione esterna lettere + numeri	Nome del peschereccio	Indicativo di chiamata	Porto di immatricolazione	Potenza motrice (kW)
Op de romp aangebrachte identificatieletters en -cijfers	Naam van het vaartuig	Roepletters	Haven van registratie	Motorvermogen (kW)
Identificação externa letras + números	Nome do navio	Indicativo de chamada	Porto de registo	Potência motriz (kW)
1	2	3	4	5

A. Datos que se retiran de la lista — Oplysninger, der skal slettes i listen — Aus der Liste herauszunehmende Angaben — Στοιχεία που διαγράφονται από τον κατάλογο — Information to be deleted from the list — Renseignements à retirer de la liste — Dati da togliere dall'elenco — Inlichtingen te schrappen uit de lijst — Informações a retirar da lista

BÉLGICA / BELGIEN / BELGIEN / BEAPIO / BELGIUM / BELGIQUE / BELGIO / BELGIË / BÉLGICA

A	2	Nancy	OPAB	Antwerpen	213
BOU	201	Adriana Maria	OPHS	Boekhoute	220
K	8	Aquarius	OPAH	Kieldrecht	220
K	13	Morgenster	OPAM	Kieldrecht	218
N	73	Kotje	OPCU	Nieuwpoort	221
O	152	John	OPFV	Oostende	221
O	225	Norman Kim	OPIQ	Oostende	184
O	481	Bi Si Pi	OPTC	Oostende	165
Z	207	Permeke	OPHY	Zeebrugge	221
Z	554	Lucky Star II	OPVX	Zeebrugge	191

1	2	3	4	5	
ALEMANIA / TYKSLAND/ DEUTSCHLAND / ΓΕΡΜΑΝΙΑ / GERMANY / ALLEMAGNE / GERMANIA / DUITSLAND / ALEMANHA					
ACC	9	Ozean	DCHJ	Accumersiel	219
BRA	8	Jade	DDIJ	Brake	220
CUX	3	Fortuna	DJEN	Cuxhaven	180
CUX	8	Johanna		Neuhaus-Oste	92
DOR	5	Stör	DFAT	Dorum	164
FED	9	Bianka	DLIX	Fedderwardersiel	191
GRE	22	Frieda Luise	DCPU	Greetsiel	199
HOO	1	Kpt Haye Laurenz	DJIS	Hooge	136
HUS	7	Gila	DDEY	Husum	175
NC	304	Gretha Johanna	DMEE	Cuxhaven	221
NC	320	Aaltje Van Ente	DFMD	Cuxhaven	220
NC	321	Hendrika Maria	DMED	Cuxhaven	220
NOR	205	Anette	DCEM	Norddeich	161
SC	2	Stolper Bank II	DIVQ	Büsum	221
SC	44	Klaus Groth	DIUC	Büsum	184
SD	6	Cap Arcona	DIRF	Friedrichskoog	184
SD	30	Cormoran	DFOC	Friedrichskoog	140
ST	6	Hilke Marita	DNHA	Tönning	221
ST	11	Birgit R	DJDF	Tönning	184
ST	24	Karolin	DJIF	Ording	99

DINAMARCA / DANMARK/ ΔΑΝΕΜΑΡΚ / ΔΑΝΙΑ / DENMARK / DANEMARK /
DANIMARCA / DENEMARKEN / DINAMARCA

E	9	Tjalfe	XPBF	Esbjerg	125
E	106	Oostbank	OXMN	Esbjerg	220

REINO UNIDO / FORENEDE KONGERIGE/ VEREINIGTES KÖNIGREICH / ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ /
UNITED KINGDOM / ROYAUME-UNI / REGNO UNITO / VERENIGD KONINKRIJK / REINO UNIDO

BCK	105	Westra	MBHY	Buckie	171
FH	36	Auldgirth	2JZU	Falmouth	82
P	336	Zuiderzee	2MHY	Porstmouth	210
PH	418	NK Despoerandum	MBEK6	Plymouth	118

ΠΑΪΣΕΣ ΒΑΪΟΣ / NEDERLANDENE / NIEDERLANDE / ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ / NETHERLANDS / PAYS-BAS /
PAESI BASSI / NEDERLAND / PAΪΣΕΣ BAIXOS

BR	10	Johanna	PEDQ	Oostburg-Breskens	221
BR	23	Nellie	PGEL	Oostburg-Breskens	179
BR	29	Eendracht		Oostburg-Breskens	220
DZ	1	Lauwerszee		Delfzijl	88
EH	12	Dirk Senior		Enkhuizen	140
HA	106	Reseda	PHAD	Harlingen	220
HD	5	Albertina Willemmina		Den Helder	221

1		2	3	4	5
HD	45	Marie Anne		Den Helder	77
HON	29	Najade		Hontenisse	50
KG	15	Hendrik		Kortgene	221
KW	4	Willem Jan		Katwijk	221
KW	72	Tina Adriana		Katwijk	221
LO	4	Rana		Ulrum-Lauwersoog	99
LO	15	Johannes Post		Ulrum-Lauwersoog	97
NB	2	Vrijheid		Nieuw-Beijerland	110
SCH	65	Hendrina Johanna	PEQV	Scheveningen	221
SL	9	Boy Robin		Stellendam	221
SL	16	Morgenster		Stellendam	166
TM	16	Wendeltje	PINS	Termunten	96
TS	3	Bass Rock		Terschelling	156
TX	10	De Vrouw Naantje		Texel	134
UK	26	Vrijheid		Urk	63
UK	35	Noordster		Urk	110
UK	158	Willem Jacob		Urk	221
UK	321	Hessel Van Urk		Urk	221
UK	353	Regina Maris	PGZN	Urk	206
WL	21	Annie	PCRZ	Westdongeradeel	134
WR	10	Petrina	PGSD	Wieringen	188
WR	12	Dirk		Wieringen	96
WR	98	Else Jeanette	PDXK	Wieringen	221
WR	123	Jitske		Wieringen	134
WR	158	Antonia		Wieringen	220
ZK	2	Jacob Geertruida	PEHZ	Ulrum-Zoutkamp	188
ZK	19	Solca		Ulrum-Zoutkamp	55
ZK	23	Wilhelmina	PIOV	Ulrum-Zoutkamp	173
ZK	24	De Soltcamp		Ulrum-Zoutkamp	0
ZK	40	Morgenster	PGAZ	Ulrum-Zoutkamp	221
ZK	87	Klazina		Ulrum-Zoutkamp	221

B. Datos que se añaden a la lista — Oplysninger, der skal anføres i listen — In die Liste hinzuzufügende Angaben — Στοιχεία που προστίθενται στον κατάλογο — Information to be added to the list — Renseignements à ajouter à la liste — Dati da aggiungere all'elenco — Inlichtingen toe te voegen aan de lijst — Informações a aditar à lista

BÉLGICA / BELGIEN / BELGIEN / BEΛΓΙΟ / BELGIUM / BELGIQUE / BELGIO / BELGIË / BÉLGICA

N	73	Kotje	OPCU	Nieuwpoort	220
O	2	Nancy	OPAB	Oostende	213
O	152	Aran	OPFV	Oostende	221
O	225	Norman Kim	OPIQ	Oostende	184
O	481	Bi Si Ti	OPTC	Oostende	165
Z	8	Aquarius	OPAH	Zeebrugge	220
Z	13	Morgenster	OPAM	Zeebrugge	218
Z	207	Verwachting	OPHY	Zeebrugge	221
Z	554	Nadia	OPVX	Zeebrugge	191

1	2	3	4	5	
ALEMANIA / TYKSLAND/ DEUTSCHLAND / ΓΕΡΜΑΝΙΑ / GERMANY / ALLEMAGNE / GERMANIA / DUITSLAND / ALEMANHA					
ACC	9	Ozean	DCHI	Accumersiel	219
BRA	8	Jade	DDJD	Brake	220
CUX	3	Fortuna	DJEN	Cuxhaven	130
CUX	8	Johanna		Cuxhaven	92
DOR	5	Stör	DFAT	Dorum	165
FED	9	Bianca	DLIX	Fedderwardsiel	191
GRE	22	Frieda-Luise	DCPU	Greetsiel	199
HOO	1	De Liekedeelers	DJIS	Hooge	136
HUS	7	Gila	DDEJ	Husum	175
NC	304	Gretha Johanna	DFNM	Cuxhaven	221
NC	320	Aaltje Van Ente	DFMD	Cuxhaven	221
NC	321	Hendrika Maria	DMED	Cuxhaven	221
NOR	205	Annette	DCEM	Norddeich	161
SC	2	Stolperbank II	DIVQ	Büsum	221
SC	44	Klaus Groth I	DIUC	Büsum	184
SD	6	Cap Arkona	DIRF	Friedrichskoog	184
SD	30	Cormoran	DFOC	Friedrichskoog	140
ST	6	Hilke-Maritta	DNHA	Tönning	221
ST	11	Birgitt-R	DJDF	Tönning	184
ST	24	Karolin	DJIF	Tönning	99

DINAMARCA / DANMARK/ DÄNEMARK / ΔΑΝΙΑ / DENMARK / DANEMARK / DANIMARCA /
DENEMARLEN / DINAMARCA

E	385	Bianca	OXRV	Esbjerg	125
L	425	Else Nees	OXMN	Thyborøn	220
RI	78	Lasse Stensberg	XP 5820	Hvide Sande	196

REINO UNIDO / FORENEDE KONGERIGE/ VEREINIGTES KÖNIGREICH / ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ /
UNITED KINGDOM / ROYAUME-UNI / REGNO UNITO / VERENIGD KONINKRIJK / REINO UNIDO

FH	36	Auldgirth II	2JZU	Falmouth	82
P	336	Zuiderzee	2MHY	Portsmouth	210

PAÍSES BAJOS / NEDERLANDENE / NIEDERLANDE / ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ / NETHERLANDS / PAYS-BAS /
PAESI BASSI / NEDERLAND / PAÍSES BAIXOS

BR	10	Johanna	PFDQ	Oostburg-Breskens	221
BR	29	Eendracht	PDYB	Oostburg-Breskens	220
EH	12	Dirk Senior	PDQZ	Enkhuizen	140
GO	25	Elizabeth		Goedereede	176
HA	4	Zeelandia		Harlingen	221
HA	92	De Zes Gebroeders		Harlingen	162
HA	106	Reseda	PHAD	Harlingen	221
HD	5	Albertina Willemina	PCKE	Den Helder	221
KW	4	Willem Jan	PIPF	Katwijk	221
KW	72	Tina Adriana	PEQF	Katwijk	221
LO	4	Rana		Ulrum-Lauwersoog	88

1		2	3	4	5
LO	6	Zeermeermin		Ulrum-Lauwersoog	156
LO	15	Johannes Post		Ulrum-Lauwersoog	96
SCH	65	Hendrina Johanna	PEQU	Scheveningen	221
SL	8	Batavier	PFDB	Stellendam	158
SL	9	Boy Robin		Stellendam	221
SL	16	Morgenster		Stellendam	165
TH	42	Erwin		Tholen	110
TM	16	Wendeltje		Termunten	96
TS	1	Pietertje Faber		Terschelling	96
UK	158	Willem Jacob	PIPM	Urk	221
WL	21	Annie	PCRZ	Westdongeradeel	154
WR	3	Noordster	PGII	Wieringen	214
WR	10	Petrina	PGSD	Wieringen	220
WR	98	Else Jeannette		Wieringen	221
WR	123	Jitske	PFDO	Wieringen	221
WR	158	Antonia		Wieringen	221
ZK	2	Jacob Geertruida	PEZH	Ulrum-Zoutkamp	221
ZK	19	Solea		Ulrum-Zoutkamp	79
ZK	23	Wilhelmina	PIOU	Ulrum-Zoutkamp	173
ZK	24	De Soltcamp		Ulrum-Zoutkamp	116
ZK	40	Morgenster	PGAQ	Ulrum-Zoutkamp	221
ZK	87	Klazina	PFKD	Ulrum-Zoutkamp	221

DECISÃO DA COMISSÃO

de 21 de Dezembro de 1994

relativa a pedidos de restituição de direitos *anti-dumping* cobrados sobre as importações de certos leitores de discos compactos originários do Japão (Amroh BV, PIA Hifi)

(94/992/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 2423/88 do Conselho, de 11 de Julho de 1988, relativo à defesa contra as importações que são objecto de *dumping* ou de subvenções por parte de países não membros da Comunidade Económica Europeia ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 522/94 ⁽²⁾, e, nomeadamente, o seu artigo 16.º,

Considerando o seguinte:

I. PROCESSO

- (1) Entre Maio de 1992 e Julho de 1993, os importadores independentes Amroh BV e PIA Hifi, instalados respectivamente em Weesp (Países Baixos) e Weiterstadt (Alemanha) apresentaram nove pedidos de restituição de direitos *anti-dumping* definitivos instituídos pelo Regulamento (CEE) n.º 112/90 do Conselho ⁽³⁾ relativamente a certos leitores de discos compactos originários do Japão e pagos pelas referidas empresas, no período compreendido entre Maio de 1992 e Junho de 1993, aquando da importação de leitores de discos compactos produzidos e exportados pelo Accuphase Laboratory. Os requerentes alegaram que tinham pago preços de exportação significativamente superiores ao valor normal. Os pedidos são admitidos, nomeadamente no que respeita aos prazos, dado que foram introduzidos no prazo limite de três meses estabelecido pelo artigo 16.º do Regulamento (CEE) n.º 2423/88.
- (2) Três dos pedidos da empresa Amroh BV eram respeitantes a mercadorias importadas no período compreendido entre Maio de 1992 e Julho de 1992, período já abrangido pela decisão da Comissão ⁽⁴⁾ respeitante a pedidos de restituição de direitos *anti-dumping* cobrados sobre as importações de leitores de discos compactos originários do Japão. A referida decisão, no âmbito da qual foi concedida uma restituição até ao montante de 16,9% do valor utilizado pelas autoridades competentes para o cálculo do montante do direito *anti-*

-dumping, deveria ser, de igual modo, aplicada às três transacções acima referidas, dado que a sua inclusão no cálculo não tem impacte na margem de *dumping* efectiva para o período em questão.

- (3) A Comissão decidiu analisar os restantes pedidos referentes às importações efectuadas no período compreendido entre Fevereiro de 1993 e Junho de 1993, em conformidade com as regras aplicáveis aos pedidos estabelecidos no ponto I.4 do aviso da Comissão relativo à restituição de direitos *anti-dumping* ⁽⁵⁾. Foram fornecidas as informações necessárias para determinar a validade dos pedidos relativamente ao período compreendido entre 21 de Dezembro de 1992 e 20 de Junho de 1993 inclusive, enviadas directamente à Comissão pelo Accuphase Laboratory a pedido dos requerentes.
- (4) A Comissão procurou e verificou todas as informações que considerou necessárias para efeitos de exame dos pedidos de restituição.
- (5) Os requerentes foram informados dos resultados do exame dos respectivos pedidos, tendo sido concedido um período de tempo razoável para apresentarem as respectivas observações sobre as informações acima referidas, que foram tidas em conta sempre que adequado.

II. PRODUTO EM CAUSA

- (6) A definição do produto em causa é idêntica à incluída no Regulamento (CEE) n.º 112/90, tal como alterado pelo Regulamento (CEE) n.º 819/92 ⁽⁶⁾. O produto em causa são determinados leitores de discos compactos dos códigos NC ex 8519 31 00, ex 8519 39 00, ex 8519 99 10, ex 8520 31 90, ex 8520 39 10, ex 8520 39 90 e ex 8527 31 91 (códigos Taric 8519 31 00*10, 8519 39 00*10, 8519 99 10*10, 8520 31 90*30, 8520 39 10*10, 8520 39 90*10 e 8527 31 91*10) ⁽⁷⁾ (a seguir designados por «LDC»).

⁽⁵⁾ JO n.º C 266 de 22. 10. 1986, p. 2.

⁽⁶⁾ JO n.º L 87 de 2. 4. 1992, p. 1.

⁽⁷⁾ Reprodutores de som autónomos de sistema de leitura óptica por raio *laser*, de dimensões externas de, pelo menos, 216 x 45 x 150 mm, equipados para comportar até um máximo de 10 discos compactos, incluindo os reprodutores de som que podem ser incorporados numa cadeia, mas que podem, no entanto, funcionar independentemente dela devido aos seus comandos próprios e fonte de alimentação, funcionando com uma corrente alternada de 110/120/220/240 V e não susceptíveis de funcionar com uma corrente contínua de 12 V ou menos.

⁽¹⁾ JO n.º L 209 de 2. 8. 1988, p. 1.

⁽²⁾ JO n.º L 66 de 10. 3. 1994, p. 10.

⁽³⁾ JO n.º L 13 de 17. 1. 1990, p. 21.

⁽⁴⁾ JO n.º L 150 de 22. 6. 1993, p. 44.

III. CONCLUSÕES RELATIVAS À RESTITUIÇÃO

A. Fundamentação do pedido

(7) O n.º 1 artigo 16.º do Regulamento (CEE) n.º 2423/88 atribui ao importador, que pagou um direito *anti-dumping* e que solicitou a restituição do referido direito, a responsabilidade de demonstrar que os direitos cobrados excedem a margem de *dumping* calculada para o período de referência correspondente. Esta margem de *dumping* efectiva deveria, na medida do possível, ser calculada utilizando o mesmo método que o aplicado no inquérito inicial.

(8) A Comissão considerou que as informações fornecidas pelos requerentes e pelo exportador no que respeita ao valor normal e aos preços de exportação dos diferentes modelos de LDC eram suficientes para calcular correctamente a média ponderada da margem efectiva de *dumping*.

1. Valor normal

(9) Um dos modelos de LDC produzido por Accuphase Laboratory foi vendido no mercado interno em quantidades suficientes para ser considerado representativo e a preços que permitiram recuperar todos os custos razoavelmente atribuídos num estádio normal de comércio. Por conseguinte, o valor normal foi determinado com base na média ponderada dos preços do referido modelo de LDC excluídos quaisquer descontos ou deduções. Relativamente a outros modelos, o valor normal foi construído em conformidade com o n.º 3, subalínea ii) da alínea b), do artigo 2.º do Regulamento (CEE) n.º 2423/88.

2. Preço de exportação

(10) Dado que o laboratório Accuphase Laboratory vendeu directamente os LDC a importadores independentes na Comunidade, os preços de exportação foram determinados com base nos preços líquidos realmente pagos ou a pagar pelos produtos vendidos para exportação para a Comunidade.

3. Comparação

(11) Para efeitos de comparação equitativa entre o valor normal e o preço de exportação e, em conformidade com os n.ºs 9 e 10 do artigo 2.º do Regulamento (CEE) n.º 2423/88, a Comissão tomou em consideração as diferenças susceptíveis de afectar a comparabilidade de preços sempre que pudesse ser demonstrado de modo satisfatório uma relação directa destas diferenças com as vendas em questão. Foram efectuados ajustamentos, nomeadamente no que respeita ao frete, seguros, manutenção e salários de pessoal de vendas. Todas as comparações foram efectuadas ao mesmo nível comercial, no estádio à saída da fábrica.

(12) No que respeita às diferenças de custo de garantia, a Comissão determinou que o ajustamento solicitado pelo requerente, para ter em conta o nível interno destes custos se baseava parcialmente em transacções realizadas fora do período de investigação. Por conseguinte, a Comissão calculou o custo médio da totalidade das vendas de LDC autónomos para o período relevante, tendo ajustado o valor normal nesta conformidade.

(13) Os ajustamentos solicitados no que respeita aos custos de crédito e comissões foram apenas efectuados na medida em que eram suficientemente apoiados por elementos de prova.

(14) O laboratório Accuphase solicitou também um ajustamento para despesas de promoção de vendas. No entanto, o n.º 10, alínea c), do artigo 2.º do Regulamento (CEE) n.º 2423/88 não prevê ajustamentos para diferenças resultantes de tais despesas que não estejam directamente relacionadas com as vendas em questão, dado que tais diferenças não afectam a comparabilidade dos preços tendo, por esse motivo, sido rejeitado este pedido.

4. Margem de dumping

(15) Relativamente ao período de referência em questão, a Comissão comparou a média ponderada do valor normal de cada modelo de LDC, à saída da fábrica, com o preço de exportação à saída da fábrica cobrado por Accuphase Laboratory relativamente a cada uma das remessas vendidas para a exportação para a Comunidade durante o mesmo período. A Comissão verificou que a margem média de *dumping* durante o período em questão era inferior ao direito instituído pelo Regulamento (CEE) n.º 112/90 aplicável a este produtor. A Comissão verificou que a margem média ponderada de *dumping*, expressa em percentagem do valor CIF total, para o período em questão, era 15,7%. Por conseguinte, os requerentes demonstraram que o direito cobrado a uma taxa de 32% excedia a margem de *dumping* efectiva para o período em questão.

B. Montantes a restituir

(16) Os montantes a restituir aos requerentes, que correspondem à diferença entre o nível do direito cobrado e a margem de *dumping* efectiva, são iguais a 16,3% (32% menos 15,7%) do valor utilizado pelas autoridades competentes para calcular o nível do direito *anti-dumping*.

(17) Relativamente às transacções mencionadas no considerando (2), os montantes a restituir são iguais a 16,9% do valor utilizado pelas autoridades competentes para calcular o nível do direito *anti-dumping*.

(18) Os requerentes foram informados dos resultados deste exame e não levantaram quaisquer objecções.

A Comissão informou os Estados-membros e deu o seu parecer nesta matéria. Nenhum Estado-membro levantou objecções,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1º

São deferidos os pedidos de restituição de direitos *anti-dumping* apresentados pela Amroh BV e PIA Hifi Vertriebs GmbH relativamente às importações realizadas no período compreendido entre 21 de Dezembro de 1992 e 20 de Junho de 1993 até ao montante de 16,3% do valor utilizado pelas autoridades competentes para o cálculo do montante do direito *anti-dumping*.

São deferidos os pedidos de restituição de direitos *anti-dumping* apresentados pela Amroh BV e relativamente às importações realizadas no período compreendido entre Maio de 1992 e Julho de 1992 até ao montante de 16,9% do valor utilizado pelas autoridades competentes para o cálculo do montante do direito *anti-dumping*.

Artigo 2º

Os montantes estabelecidos no artigo 1º serão restituídos respectivamente pelas autoridades holandesas e alemãs.

Artigo 3º

Os destinatários da presente decisão são o Reino dos Países Baixos, a República Federal da Alemanha e os requerentes:

- Amroh BV, Hogeweyselaan 227, 1382 JL Weesp, Países Baixos,
- PIA Hifi Vertriebs GmbH, Rosenweg 6, 64331 Weiterstadt, Alemanha.

Feito em Bruxelas, em 21 de Dezembro de 1994.

Pela Comissão

Leon BRITTAN

Membro da Comissão