

REGLAMENTO (CE) N° 906/2009 DE LA COMISIÓN**de 28 de septiembre de 2009****sobre la aplicación del artículo 81, apartado 3, del Tratado a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas entre compañías de transporte marítimo de línea regular (consorcios)****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Reglamento (CE) n° 246/2009 del Consejo, de 26 de febrero de 2009, sobre la aplicación del artículo 81, apartado 3, del Tratado a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas entre compañías de transporte marítimo de línea (consorcios) ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 1,

Previa publicación del proyecto del presente Reglamento ⁽²⁾,

Previa consulta al Comité consultivo en materia de prácticas restrictivas y posiciones dominantes,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n° 246/2009 faculta a la Comisión para aplicar el artículo 81, apartado 3, del Tratado por reglamento a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas entre compañías de transporte marítimo en relación con la explotación conjunta de servicios de transporte marítimo de línea regular (consorcios) que puedan, por la cooperación que implican entre las compañías participantes, restringir la competencia dentro del mercado común y afectar al comercio entre Estados miembros, por lo que pueda serles aplicable la prohibición contenida en el artículo 81, apartado 1, del Tratado.
- (2) La Comisión ha utilizado dicha facultad al adoptar el Reglamento (CE) n° 823/2000 de la Comisión, de 19 de abril de 2000, sobre la aplicación del artículo 81, apartado 3, del Tratado a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas entre compañías de transporte marítimo de línea regular (consorcios) ⁽³⁾, que expirará el 25 de abril de 2010. De la experiencia de la Comisión hasta la fecha, puede concluirse que las justificaciones de la exención por categorías para los consorcios de transporte de línea regular siguen siendo válidas. No obstante, deben introducirse ajustes para eliminar las referencias al Reglamento (CEE) n° 4056/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, por el que se determinan las modalidades de aplicación

de los artículos 85 y 86 del Tratado a los transportes marítimos ⁽⁴⁾, ya derogado, que permitía a las compañías de línea fijar precios y capacidades. Se precisan asimismo modificaciones para garantizar una mayor convergencia con otros reglamentos vigentes de exención por categorías a la cooperación horizontal sin dejar de tener en cuenta las prácticas de mercado usuales en la industria del transporte de línea.

- (3) Los acuerdos de consorcio varían significativamente y oscilan desde los muy integrados, que requieren un grado elevado de inversión, en razón, por ejemplo, de la compra o arrendamiento de buques por parte de sus miembros con el objetivo específico de crear el consorcio y establecer nudos de operación conjuntos, hasta los acuerdos flexibles de intercambio de franjas horarias. A efectos del presente Reglamento, un acuerdo de consorcio consiste en un acuerdo, o grupo de acuerdos separados pero interrelacionados entre empresas de transporte marítimo regular, conforme al cual las partes gestionan el servicio conjunto. La forma jurídica de los arreglos es menos importante que la realidad económica subyacente, a saber, el hecho de que las partes prestan un servicio conjunto.
- (4) El beneficio de la exención por categorías debe limitarse a los acuerdos respecto de los cuales quepa presumir con un grado suficiente de certeza que cumplen las condiciones del artículo 81, apartado 3, del Tratado. Sin embargo, no puede presumirse que los consorcios que no se beneficien del presente Reglamento queden incluidos en el ámbito del artículo 81, apartado 1, del Tratado o, si así fuera, que no reúnan las condiciones del artículo 81, apartado 3, del Tratado. Al llevar a cabo una autoevaluación de la compatibilidad de su acuerdo con el artículo 81 del Tratado, las partes en dichos consorcios pueden evaluar los rasgos específicos de mercados con poco volumen de transporte o de situaciones en que el umbral de la cuota de mercado quede superada en razón de la presencia en el consorcio de una empresa de transportes pequeña sin recursos importantes y que suponga un aporte insignificante a la cuota general de mercado del consorcio.
- (5) Los consorcios, según se definen en el presente Reglamento, contribuyen en general a mejorar la productividad y calidad de los servicios disponibles de transporte marítimo de línea gracias a la racionalización

⁽¹⁾ DO L 79 de 25.3.2009, p. 1.

⁽²⁾ DO C 266 de 21.10.2008, p. 1.

⁽³⁾ DO L 100 de 20.4.2000, p. 24.

⁽⁴⁾ DO L 378 de 31.12.1986, p. 4.

que aportan a las actividades de las compañías participantes y mediante las economías de escala que permiten en la explotación de los buques y el uso de las instalaciones portuarias. También contribuyen a fomentar el progreso técnico y económico al facilitar y propiciar una mayor utilización de los contenedores y un uso más eficiente de la capacidad de los buques. Una característica esencial de los consorcios para establecer y operar un servicio conjunto es la capacidad de realizar ajustes en respuesta a las fluctuaciones de la oferta y la demanda. Por el contrario, no es probable que la limitación injustificada de la producción así como la fijación conjunta de tarifas de flete o la asignación de mercados y clientes aporten ninguna eficiencia. Por ello, los acuerdos de consorcios que impliquen actividades similares deben excluirse de los beneficios del presente Reglamento, cualquiera que sea el peso que tengan las partes en el mercado.

- (6) Una parte equitativa de los beneficios derivados de la eficiencia ganada debe redundar en beneficio de los usuarios del transporte. Los usuarios de servicios de transporte marítimo ofrecidos por los consorcios pueden beneficiarse de las mejoras de productividad que estos aportan. Dichos beneficios pueden también reflejarse en la frecuencia de rutas y escalas o en la mejora de la programación y en una mejor calidad y personalización de los servicios logrados mediante la utilización de buques y equipamiento más modernos, incluidas las instalaciones portuarias.
- (7) Los usuarios solo pueden beneficiarse realmente de los consorcios si hay una competencia suficiente en la misma ruta en que operan los consorcios. Dicho requisito debe considerarse satisfecho cuando un consorcio se mantiene por debajo de un umbral determinado de cuota de mercado y puede consiguientemente suponerse que está sujeto a la competencia efectiva o potencial de compañías que no integren el consorcio. En la evaluación de las cuotas de mercado, deben tenerse en cuenta no solo las rutas directas entre los puertos cubiertos por un consorcio sino también la competencia de otros servicios de línea que zarpan de puertos que puedan ser sustituidos por los que cubre el consorcio y, en su caso, de la competencia de otras modalidades de transporte.
- (8) El presente Reglamento no debe eximir acuerdos que incluyan restricciones de la competencia que no sean imprescindibles para lograr los objetivos que justifiquen la concesión de la exención. A este fin, las restricciones anticompetitivas severas (no cubiertas por la exención) relativas a la limitación de la capacidad de ventas y a la asignación de mercados o clientes deben excluirse del beneficio del presente Reglamento. Amén de las actividades expresamente exentas por el presente Reglamento, únicamente deben estar cubiertas por el presente Reglamento actividades auxiliares relacionadas directamente con el funcionamiento del consorcio, necesarias para su desarrollo y proporcionadas al mismo.
- (9) El umbral de cuota de mercado y las demás condiciones establecidas en el presente Reglamento, así como la ex-

clusión de determinados comportamientos del beneficio del mismo, deben de ordinario garantizar que los acuerdos a los que se aplica la exención por categorías no ofrezcan a las empresas la posibilidad de eliminar la competencia en una parte sustancial del mercado de referencia en cuestión.

- (10) Para valorar si un consorcio cumple con la condición de cuota de mercado, deben sumarse las cuotas generales de mercado de los miembros del consorcio. En la cuota de mercado de cada miembro deben incluirse los volúmenes generales que transporte dentro y fuera del consorcio. En este último caso deben tenerse en cuenta todos los volúmenes transportados por un miembro dentro de otro consorcio o en relación con cualquier servicio prestado individualmente por el miembro, sea en sus propios buques o en buques de terceros, con arreglo a acuerdos contractuales como fletamentos de slots.
- (11) Además, el beneficio de la exención por categorías debe estar condicionado al derecho que tiene todo miembro del consorcio de retirarse de este siempre que lo advierta con un plazo de antelación razonable. Empero, deben preverse períodos de preaviso mayores o un plazo más largo de sujeción cuando se trate de consorcios muy integrados para así tener en cuenta la mayor inversión realizada para su constitución y el hecho de que la retirada de uno de sus miembros acarrea mayores dificultades de reorganización.
- (12) En casos particulares en que los acuerdos del ámbito del presente Reglamento tengan, pese a todo, efectos incompatibles con el artículo 81, apartado 3, del Tratado, la Comisión, basándose en el Reglamento (CE) n° 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 81 y 82 del Tratado⁽¹⁾, podrá retirar el beneficio de la exención por categorías. A este propósito cobran una importancia particular los efectos negativos que puedan seguirse de la existencia de vínculos entre el consorcio o sus miembros y otros consorcios o empresas de transporte regulares en el mismo mercado de referencia.
- (13) Además, el Reglamento (CE) n° 1/2003 faculta a las autoridades de competencia de los Estados miembros para retirar el beneficio de la exención por categorías en relación con acuerdos que tengan efectos incompatibles con las condiciones establecidas en el artículo 81, apartado 3, del Tratado cuando dichos efectos sean perceptibles en su territorio respectivo o en una parte de este y cuando dicho territorio reúna las características de un mercado geográfico distinto.
- (14) El presente Reglamento se entenderá sin perjuicio de la aplicación del artículo 82 del Tratado.
- (15) En previsión del vencimiento del Reglamento (CE) n° 823/2000, procede adoptar un nuevo Reglamento que renueve la exención por categorías.

⁽¹⁾ DO L 1 de 4.1.2003, p. 1.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

Artículo 1

Ámbito de aplicación

El presente Reglamento será únicamente aplicable a los consorcios que presten servicios de transporte marítimo internacional de línea regular desde o hacia uno o más puertos comunitarios.

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Reglamento se entenderá por:

- 1) «consorcio» un acuerdo o una serie de acuerdos interrelacionados entre dos o más transportistas que operen con buques y que presten servicios internacionales regulares de línea para el transporte exclusivo de mercancías en una o varias rutas y cuyo objeto sea establecer una cooperación para la explotación conjunta de un servicio de transporte marítimo que permita mejorar el servicio que ofrecería individualmente cada uno de los miembros del consorcio a falta de este, a fin de racionalizar sus operaciones, y ello mediante disposiciones técnicas, operativas o comerciales;
- 2) «servicios de transporte marítimo de línea regular» los servicios regulares de transporte de mercancías en una o varias rutas específicas, entre distintos puertos y con arreglo a horarios y fechas de viaje previamente anunciados, a los que pueda acceder, a título oneroso, incluso de forma ocasional, todo usuario de transporte;
- 3) «usuario de transporte» toda empresa (por ejemplo cargadores, destinatarios, comisionistas de tránsito) o sus organizaciones representativas, que haya celebrado, o manifestado su intención de celebrar, un acuerdo contractual con uno de los miembros del consorcio para el transporte de mercancías;
- 4) «comienzo del servicio» la fecha en que navegue en el servicio el primer buque.

CAPÍTULO II

EXENCIONES

Artículo 3

Acuerdos exentos

De conformidad con el artículo 81, apartado 3, del Tratado y sin perjuicio de las condiciones y obligaciones previstas en el presente Reglamento, el artículo 81, apartado 1, del Tratado se declara inaplicable a las siguientes actividades de consorcio:

- 1) la operación conjunta de servicios de transporte marítimos de línea regular que incluyan cualquiera de las operaciones siguientes:

- a) coordinación o fijación conjuntas de horarios de viaje y determinación de los puertos de escala;
- b) cesión, venta o arrendamiento recíprocos de espacio o compartimentos en los buques;
- c) utilización conjunta de buques o instalaciones portuarias;
- d) utilización de una o más oficinas de explotación conjunta;
- e) puesta a disposición de contenedores, chasis y otros equipos o contratos de alquiler, arrendamiento financiero o compra de dichos equipos;

- 2) ajustes de capacidad en respuesta a fluctuaciones de la oferta y la demanda;
- 3) explotación o utilización conjuntas de terminales portuarias y servicios conexos (como gabarraje o estiba);
- 4) cualquier otra actividad accesoria a las mencionadas en los puntos 1), 2) y 3), que sea necesaria para la realización de las mismas, tales como:

- a) utilización del sistema informatizado de intercambio de datos;
- b) obligación por parte de los miembros del consorcio de utilizar en la ruta o rutas de que se trate los buques asignados al consorcio y de no arrendar espacio en buques pertenecientes a terceros;
- c) obligación por parte de los miembros del consorcio de no asignar o arrendar espacio a otros operadores de buques transportistas en la ruta o rutas de que se trate sin el consentimiento previo de los demás miembros del consorcio.

Artículo 4

Acuerdos no cubiertos por la exención

La exención prevista en el artículo 3 no será aplicable a los acuerdos que, directa o indirectamente, por sí solos o en combinación con otros factores controlados por las partes, tengan como objeto:

- 1) la fijación de precios al vender servicios de línea regular a terceros;

- 2) la limitación de la capacidad o de las ventas, a excepción de los ajustes de capacidad contemplados en el artículo 3, apartado 2;
- 3) la asignación de mercados o de clientes.

CAPÍTULO III

CONDICIONES DE EXENCIÓN

Artículo 5

Condiciones en materia de cuota de mercado

1. Para disfrutar de la exención prevista en el artículo 3, la cuota de mercado combinada de los miembros del consorcio en el mercado de referencia en el que opera el consorcio será inferior al 30 %, calculado en volumen de mercancías transportadas (toneladas flete o unidades equivalentes a un contenedor de 20 pies).
2. Para determinar la cuota de mercado de un miembro de un consorcio se tendrán en cuenta los volúmenes totales de mercancías transportados por dicho miembro en el mercado de referencia con independencia de si tales volúmenes se transportan:
 - a) dentro del consorcio en cuestión;
 - b) dentro de otro consorcio del que sea parte el miembro, o
 - c) fuera de un consorcio, en los propios buques del miembro o en buques de terceros.
3. La exención prevista en el artículo 3 seguirá siendo aplicable cuando la cuota de mercado contemplada en el apartado 1 no se rebase en más de una décima parte durante un período de dos años naturales consecutivos.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 28 de septiembre de 2009.

4. Cuando se sobrepase uno de los límites especificados en los apartados 1 y 3, la exención prevista en el artículo 3 seguirá siendo aplicable durante el período de seis meses siguiente al término del año natural durante el cual se sobrepasó el límite en cuestión. Dicho período se ampliará a 12 meses si el exceso se debiera a la retirada del mercado de un transportista que no fuera miembro del consorcio.

Artículo 6

Condiciones adicionales

Para disfrutar de la exención prevista en el artículo 3, el acuerdo de consorcio deberá dar a sus compañías asociadas el derecho de retirarse del consorcio sin penalización financiera o de otra naturaleza y, en particular, la obligación de cesar toda actividad de transporte en la ruta o rutas de que se trate, independientemente de que ello se vincule a la condición de que dicha actividad pueda reanudarse al cabo de un período determinado. Dicho derecho estará sujeto a un preaviso máximo de seis meses. No obstante, el acuerdo de consorcio podrá estipular que dicho preaviso se dé solamente después de un período inicial máximo de 24 meses, contados a partir de la fecha de entrada en vigor del acuerdo de consorcio o, si esta fuera posterior, a partir del comienzo del servicio.

En el caso de un consorcio de integración muy elevada, el período máximo de preaviso podrá ampliarse a 12 meses y el acuerdo de consorcio podrá estipular que dicho preaviso se dé tras un período inicial máximo de 36 meses, contados a partir de la fecha de entrada en vigor del acuerdo o, si esta fuera posterior, a partir del comienzo del servicio.

CAPÍTULO IV

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 7

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el 26 de abril de 2010.

Será aplicable hasta el 25 de abril de 2015.

Por la Comisión

Neelie KROES

Miembro de la Comisión