

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL (Quinta Secção)  
20 de Maio de 1987\*

No processo 272/85

**Association nationale des travailleurs indépendants de la batellerie (ANTIB)**, representada por E. Boyer, advogado, com domicílio escolhido no escritório de P. P. Schleimer, 26, rue Philippe-II, no Luxemburgo,

recorrente,

contra

**Comissão das Comunidades Europeias**, representada por C. Durand, membro do seu Serviço Jurídico na qualidade de agente, com domicílio indicado no gabinete de G. Kremlis, igualmente membro do seu Serviço Jurídico, edifício Jean Monnet, Kirchberg, Luxemburgo,

recorrida,

que tem por objecto obter a anulação da decisão da Comissão das Comunidades Europeias de 10 de Julho de 1985 no processo IV/31029 — Regime dos fretes nos transportes fluviais em França: cotização EATE (JO L 219, p. 35),

O TRIBUNAL (Quinta Secção),

constituído pelos Srs. Y. Galmot, presidente de secção, G. Bosco, U. Everling, R. Joliet e J. C. Moitinho de Almeida, juízes,

advogado-geral: Sir Gordon Slynn  
secretário: D. Louterman, administradora

visto o relatório para audiência e após a realização desta em 9 de Dezembro de 1986,

\* Língua do processo: francês.

ouvidas as conclusões do advogado-geral apresentadas na audiência de 3 de Fevereiro de 1987,

profere o presente

### Acórdão

1 Por requerimento recebido na Secretaria do Tribunal a 6 de Setembro de 1985, a Association nationale des travailleurs indépendants de la batellerie (adiante designada como «ANTIB») interpôs, ao abrigo do artigo 173.º, segundo parágrafo, do Tratado CEE, um recurso que tem por objecto a anulação da decisão que a Comissão adoptou, em 10 de Julho de 1985, com base no artigo 11.º do Regulamento n.º 1017/68 do Conselho, de 19 de Julho de 1968, relativo à aplicação de regras de concorrência nos sectores dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável (JO L 175, p. 1; EE 08 F1 p. 106), a respeito de uma convenção interprofissional que estabelece em França uma imposição sobre os transportes fluviais destinados à exportação (JO L 219, p. 35).

2 O artigo 2.º do citado regulamento proíbe os acordos entre empresas de transporte que sejam 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. Todavia, nos termos do artigo 5.º do mesmo regulamento, a interdição do artigo 2.º pode ser declarada inaplicável aos acordos que preencham certas condições e nomeadamente àqueles que melhorem a qualidade dos serviços de transporte ou que contribuam para promover uma maior continuidade e estabilidade na satisfação das necessidades de transportes.

3 No que respeita à matéria de facto, à exposição completa dos textos de direito comunitário aplicáveis, à tramitação processual e aos argumentos das partes, remete-se para o relatório para audiência. Esses elementos do processo só serão retomados adiante na medida necessária à fundamentação do Tribunal.

### Quanto à regulamentação do transporte fluvial em França

4 Em França, o sector do transporte fluvial está submetido a uma regulamentação estrita da qual se devem salientar três elementos.

- 5 Em primeiro lugar, enquanto que os transportes destinados à exportação, isto é, de um porto francês para um porto estrangeiro, tanto podem ser efectuados por transportadores franceses como por transportadores nacionais de outros Estados-membros, os transportes interiores só podem ser feitos por transportadores estrangeiros. Esta regra sofre apenas uma excepção no caso em que, após ter efectuado um transporte com origem num porto estrangeiro e destinado a um porto francês, um transportador nacional de um outro Estado-membro transporte mercadorias entre dois portos franceses no regresso ao seu porto de partida. Tal situação não é frequente já que é necessário que, nos termos do sistema de escala que será exposto adiante, tenha chegado a vez do transporte em causa, e que lhe seja proposto um transporte para um ponto do território francês situado no seu itinerário de regresso.
  
- 6 Em segundo lugar, o código francês do domínio público fluvial e da navegação interior (adiante designado como «código da navegação») prevê que os transportadores que possuam um único barco («transportadores artesanais») só podem realizar contratos de fretamento ditos «à viagem», isto é, por uma viagem determinada, ou «por tempo», ou seja, por um período determinado. Quer se trate de transportes destinados à exportação quer se trate de transportes exteriores, ambos os tipos de contratos só podem ser celebrados depois que os carregamentos tenham sido repartidos segundo um sistema de escala. Para este efeito, os poderes públicos criaram escritórios de fretamento nos principais portos fluviais. A atribuição dos carregamentos faz-se por ordem de inscrição (o «sistema de escala»), tendo todavia cada transportador a possibilidade de recusar o carregamento que lhe é proposto. Por força do código da navegação, os clientes devem ser representados nesse escritório por corretores de fretes fluviais, que desfrutam assim de um monopólio.
  
- 7 Finalmente, as autoridades francesas fixam preços obrigatórios para os transportes interiores atribuídos segundo o sistema de escala. Em contrapartida não intervêm na determinação dos preços dos transportes internacionais. Há, todavia, preços mínimos negociados entre a Chambre national des courtiers en frets fluviaux, que é um organismo de direito público que agrupa os corretores de fretes fluviais, e a ANTIB.

## Quanto à origem do litígio

- 8 A ANTIB é uma associação profissional constituída em 1978 pelos barqueiros franceses, enquanto se aguardava a instituição de uma câmara nacional dos transportes por via navegável interior, com o objectivo de informar os poderes públicos sobre todas as questões de interesse geral relativas à actividade dos trabalhadores independentes dessa indústria e de obter todas as medidas visando a melhoria da sua condição. Segundo os estatutos, só podem ser membros da associação as pessoas físicas que disponham de um ou mais barcos matriculados em França. A mesma condição é imposta aos barqueiros de nacionalidade estrangeira que, em qualquer caso, nunca podem adquirir o direito de voto.
- 9 Em 13 de Junho de 1983 uma convenção interprofissional foi celebrada entre a ANTIB e a Câmara nacional dos correctores fluviais em virtude da qual estes últimos deviam reter um montante de 10 % sobre o preço dos transportes destinados à exportação partidos de França e atribuídos em sistema de escala, quer eles fossem efectuados por barqueiros franceses quer por barqueiros nacionais de outros Estados-membros (adiante mencionada como «cotização EATE»). As somas assim recolhidas deviam ser colocadas à disposição de uma sociedade cooperativa artesanal a *Entreprise artisanale de transport par eau* (adiante designada como «EATE»), que devia ser constituída com o objectivo de promover o tráfego fluvial em sistema de escala, logo que as medidas legislativas necessárias fossem adoptadas.
- 10 A este respeito, a convenção especificava que as cotizações EATE assim obtidas e não restituídas aos não aderentes desse organismo alimentariam, juntamente com outros recursos (nomeadamente subvenções e taxas parafiscais), um «fundo de regulação» que lhe serviria para cobrir os custos de funcionamento da EATE «numa pequena parte» e que seria utilizado em benefício do conjunto da profissão «na grande maior parte». Resultava desta disposição da convenção, conforme a recorrente admite, que a imposição não era, em caso algum, restituída aos barqueiros que não aderissem à EATE. Tratava-se, para os promotores desta convenção, de incitar assim o maior número possível de barqueiros a aderirem à EATE.
- 11 Aproximadamente 5 milhões de FF foram recolhidos a título da cotização EATE. A cobrança cessou em Outubro de 1983 devido às queixas dos transportadores belgas e neerlandeses junto do Governo francês e da Comissão, bem como a razão

das medidas de contrapartida impostas na Bélgica e nos Países Baixos pelas organizações sindicais profissionais dos barqueiros.

- 12 É a Lei n.º 83/657, de 20 de Julho de 1983 «relativa ao desenvolvimento de certas actividades de economia social» (JORF de 21.7.1983) que, com o objectivo de permitir o agrupamento de artesãos, nomeadamente no sector do transporte fluvial, tornou possível a constituição de sociedades cooperativas artesanais. Nos termos do seu artigo 1.º, estas sociedades deviam ter por objecto a realização de todas as operações susceptíveis de contribuir para o desenvolvimento das actividades artesanais dos seus associados. Resulta do seu artigo 36.º que no sector do transporte fluvial estas sociedades só podiam ser formadas por empresas inscritas no registo da Chambre nationale de la batellerie artisanale.
- 13 A criação desta câmara tinha sido decidida por uma lei anterior, de 30 de Dezembro de 1982, intitulada lei «de orientação dos transportes interiores» (JORF de 31.12.1982). O artigo 40.º dessa lei previa que a Chambre nationale de la batellerie artisanale teria o carácter de um estabelecimento público e desempenharia, no sector, as funções de câmara profissional. A sua missão era a de coordenar a acção dos seus membros e de representar os interesses gerais dos transportes artesanais por via navegável junto dos poderes públicos dos barqueiros artesãos. O artigo 40.º indicava que a composição e as modalidades de funcionamento da Chambre nationale de la batellerie artisanale seriam estabelecidas por decreto. Este decreto só foi adoptado em 14 de Maio de 1984. Nos termos do seu artigo 3.º as empresas que efectuem transportes de mercadorias através de embarcações próprias para a navegação interior matriculadas em França devem ser inscritas no registo das empresas de transporte artesanal por via navegável interior. Dado que, como resulta do artigo 79.º do Código da Navegação, só os barcos dos quais mais de metade pertença a nacionais franceses podem ser matriculados em França, há apenas empresas francesas inscritas no registo da Chambre nationale de la batellerie artisanale.
- 14 Em 12 de Outubro de 1983, os transportadores artesanais franceses constituíram a EATE. Nos termos dos seus estatutos, a EATE deve tentar obter novos contratos de carga oferecendo aos clientes condições comerciais vantajosas, e nomeadamente descontos, para que eles coloquem os seus carregamentos através do sistema de escala. Em conformidade com o artigo 36.º da citada Lei n.º 83/657, os estatutos

da EATE prevêem que só os industriais inscritos no registo da *Chambre nationale de la batellerie artisanale interior* poderão aderir à EATE.

- 15 Algumas associações de industriais belgas e neerlandeses do mesmo ramo denunciaram a imposição da cotização EATE à Comissão. Em 10 de Julho de 1985, a Comissão adoptou uma decisão em que considerava existir uma infracção e recusava conceder a isenção.
- 16 Em primeiro lugar, considerou que duas disposições da convenção interprofissional em causa, ou sejam, a instauração da imposição sobre o transporte destinado à exportação e a faculdade da restituição selectiva dessa mesma imposição, eram discriminatórias e tinham efeito anticoncorrencial contra empresas não signatárias da convenção. Segundo a Comissão, a instauração da imposição era discriminatória para os transportadores estrangeiros que, devido ao seu limitado acesso ao tráfego interior francês, não podiam aproveitar da promoção que se pretendia em montante correspondente com a sua contribuição financeira e viam assim a sua posição concorrencial alterada. Quanto à faculdade de restituição selectiva da cotização EATE, ela era igualmente discriminatória para os transportadores estrangeiros, devido ao facto de que estes estavam privados do direito de aderir à EATE e, em consequência, da possibilidade de beneficiar da restituição da cotização.
- 17 A Comissão considerou, em segundo lugar, que as condições para a isenção não estavam preenchidas. A este respeito, sublinhou que as disposições criticadas eram desproporcionadas em relação às vantagens pretendidas pelos signatários da convenção e visavam, na realidade, fazer com que os transportadores que efectuavam transportes destinados à exportação, suportassem o encargo com o fundo de regulação da EATE.
- 18 Foi contra essa decisão que a ANTIB interpôs o presente recurso, em apoio do qual invoca três fundamentos. Em primeiro lugar, sustenta que a Comissão não tinha fundamento para considerar que a instauração da cotização EATE restringia a concorrência e possuía um carácter discriminatório para com os transportadores nacionais de outros Estados-membros. Argumenta em seguida que a Comissão errou ao considerar que só os transportadores franceses podiam beneficiar da restituição da cotização da EATE. Por fim, argumenta que a recusa de isenção não estava suficientemente fundamentada.

### Quanto à instauração da cotização EATE

- 19 Para a recorrente, a imposição da cotização EATE não é discriminatória já que todos os transportadores que efectuem transportes destinados à exportação, sejam eles franceses ou nacionais de um outro Estado-membro, a ela estão submetidos. É certo que a recorrente admite que os transportadores nacionais de outros Estados-membros pouco beneficiaram da acção da EATE apesar de terem contribuído para o seu financiamento. Sustenta todavia que isso não foi um efeito da convenção mas do facto de a regulamentação francesa limitar fortemente o acesso dos transportadores de outros Estados-membros ao tráfego interior. Por outro lado, sublinhando que os transportadores franceses e estrangeiros não estão em concorrência no mercado interior, a recorrente nega que a instauração da cotização EATE tenha podido alterar as suas relações concorrenciais. A recorrente argumenta que, em qualquer caso, a Comissão não explicou de forma suficiente o carácter anticoncorrencial da imposição.
- 20 Deve sublinhar-se que a acção da EATE devia promover o conjunto do tráfego fluvial distribuído em sistema de escala e que, tal como reconhece a recorrente, as somas colhidas nos termos da cotização EATE beneficiaram, de facto, essencialmente o tráfego interior. Os transportadores naturais de outros Estados-membros que não podiam participar nesse tráfego só beneficiaram, portanto, da acção da EATE de modo muito limitado tendo assim sofrido uma discriminação.
- 21 A causa desta discriminação não reside na regulamentação francesa mas no facto de que os signatários da convenção decidiram colectar as somas destinadas a promover o conjunto do tráfego, incluindo os transportes interiores, apenas sobre os transportes destinados à exportação, apesar de saberem que os transportadores nacionais de outros Estados-membros dispunham apenas de um acesso muito limitado aos transportes interiores e não podiam, portanto, retirar as mesmas vantagens que os transportadores franceses da acção da EATE.
- 22 Por outro lado, pouco importa que não haja concorrência entre transportadores franceses e transportadores naturais de outros Estados-membros no mercado dos transportes interiores, uma vez que a decisão da Comissão identificou a restrição da concorrência no mercado dos transportes destinados à exportação.

- 23 Por último, no que respeita à pretensa insuficiência de fundamentação no plano do carácter anticoncorrencial do acordo, deve considerar-se que, tendo em conta as circunstâncias do caso concreto, a Comissão não tinha de se explicar detalhadamente a este respeito. A remuneração dos transportadores de outros Estados-membros sofreu uma amputação de 10 % que não foi compensada pela obtenção de novos contratos. É portanto manifesto que esses transportadores tiveram de suportar um custo suplementar importante que tinha como efeito obrigar a aumentar os seus preços ou a renunciar a efectuar transportes para os quais os preços propostos eram demasiado baixos, o que afectou a sua capacidade concorrencial.
- 24 Resulta dessas considerações que o primeiro fundamento invocado deve ser rejeitado.

#### Quanto às modalidades de restituição da cotização EATE

- 25 A recorrente sustenta que, no momento da conclusão da convenção interprofissional, ignorava que os transportadores estrangeiros não podiam aderir à EATE, pelo que ficariam excluídos do benefício da restituição da cotização EATE. Foi apenas em 10 de Maio de 1984, quando foi adoptado o decreto que fixou as modalidades de funcionamento da *Chambre nationale de la batellerie artisanale* que soube que os transportadores estrangeiros não poderiam ser inscritos no registo dessa câmara e não podiam, portanto, aderir à EATE, já que essa possibilidade estava reservada pelo estatuto aos transportadores inscritos nesse registo.
- 26 Saliente-se que a convenção interprofissional foi celebrada em 13 de Junho de 1983, enquanto se aguardava a constituição da EATE sob a forma de uma sociedade cooperativa artesanal. Nessa data, a recorrente devia estar informada do conteúdo do projecto de lei que permitia a adopção desta estrutura societária, projecto que se ia tornar a Lei n.º 83/657 promulgada em 20 de Julho de 1983. Devia também saber, portanto, que no sector do transporte fluvial os associados de uma sociedade cooperativa artesanal teriam de estar inscritos no registo da *Chambre nationale de la batellerie artisanale*.
- 27 É certo que no momento da conclusão da convenção interprofissional não existia qualquer regulamentação prevendo que apenas os transportadores franceses seriam inscritos nesse registo. Todavia, nos termos do artigo 40.º da Lei de Orientação dos Transportes Interiores de 30 de Dezembro de 1982, a *Chambre nationale de la batellerie artisanale* devia representar os interesses gerais do sector junto dos poderes públicos franceses. Era portanto previsível no momento da conclusão da con-

venção interprofissional que os transportadores naturais de outros Estados-membros não poderiam ser incritos no registo dessa câmara e seriam, em consequência, privados da possibilidade de aderir à EATE e de beneficiar assim da restituição da cotização EATE.

- 28 Das considerações que precedem resulta que o segundo fundamento deve também ser rejeitado.

### **Sobre o fundamento tirado da insuficiência de fundamentação da recusa de isenção**

- 29 A recorrente considera que a decisão em causa não está suficientemente fundamentada na medida em que a Comissão não tomou em consideração o facto de que a acção da AETE aproveitou indirectamente aos transportadores estrangeiros. Explica a esse respeito que os transportadores franceses, operando até aí simultaneamente no domínio do tráfego destinado à exportação e no do tráfego interior, voltaram-se para este último, que se tinha tornado mais compensador na sequência da acção da EATE. Na audiência, forneceu estatísticas que demonstram, segundo ela, que os transportadores nacionais de outros Estados-membros aumentaram a sua parte do mercado destinado à exportação durante o período de aplicação da convenção interprofissional.
- 30 É necessário sublinhar que, na sua decisão, a Comissão admitiu que a acção da EATE tinha sido benéfica para todos os transportadores que participavam do sistema de escala, incluindo para aqueles que participavam no tráfego destinado à exportação. No entanto, considerou que as vantagens obtidas pelos transportadores estrangeiros não eram suficientes para compensar os graves inconvenientes que tinham sofrido.
- 31 Esta apreciação não é posta em causa pela circunstância de que os barqueiros teriam aumentado a sua quota de mercado dos transportes destinados à exportação e teriam assim obtido benefícios como contrapartida do pagamento da cotização EATE. Com efeito, em qualquer caso, os números fornecidos durante a audiência pela recorrente não permitem concluir que essa contrapartida tenha sido proporcional aos encargos impostos a esses transportadores.
- 32 Das considerações expostas deve concluir-se que o recurso interposto pela ANTIB contra a decisão da Comissão de 10 de Julho de 1985 carece de fundamento pelo que lhe deve ser negado provimento.

**Quanto às despesas**

33 Nos termos do artigo 69.º, n.º 2, do Regulamento Processual, a parte vencida é condenada nas despesas. Não tendo os fundamentos aduzidos pela ANTIB procedido, deve a mesma ser condenada nas despesas.

Pelos fundamentos expostos,

O TRIBUNAL (Quinta Secção)

decide:

- 1) **É negado provimento ao recurso.**
- 2) **A ANTIB é condenada nas despesas do processo.**

Galmot

Bosco

Everling

Joliet

Moitinho de Almeida

Proferido em audiência pública no Luxemburgo, a 20 de Maio de 1987.

O secretário

O presidente da Quinta Secção

P. Heim

Y. Galmot