gnera, de manière à disposer du temps nécessaire à l'étude d'un problème aussi important. Afin de pouvoir donner son avis en pleine connaissance de cause, le Comité demande à la Commission que les études citées au point 2 du présent avis lui soient envoyées dès qu'elles seront disponibles.

Fait à Bruxelles, le 30 janvier 1991.

Le Président
du Comité économique et social
François STAEDELIN

Avis sur la proposition de règlement (CEE) du Conseil concernant l'application de l'article 85, paragraphe 3 du Traité à certaines catégories d'accords, de décisions et de pratiques concertées entre compagnies maritimes [1]

(91/C 69/05)

Le 3 juillet 1990, le Conseil a décidé, conformément à l'article 198 du Traité instituant la Communauté économique européenne, de saisir le Comité économique et social d'une demande d'avis sur la proposition susmentionnée.

La section des transports et communications, chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a élaboré son avis le 16 janvier 1991 (rapporteur: Mme Bredima-Savopoulou).

Le Comité économique et social a adopté l'avis suivant au cours de sa 283e session plénière (séance du 30 janvier 1991) par 84 voix pour, 11 voix contre et 26 abstentions.

1. Introduction

1.1. En décembre 1986, le Conseil a adopté quatre règlements concernant le secteur des transports maritimes [2], qui constituaient la première phase d'une politique commune de la CE. Dans le contexte du présent rapport, le règlement (CEE) n° 4056/86 est le plus pertinent. Sur la base juridique de l'article 84, paragraphe 2 et de l'article 87 du Traité, ce règlement déterminait les modalités d'application des articles 85 et 86 aux transports maritimes. Une exemption de groupe a été accordée en faveur des conférences maritimes, sous réserve de certaines conditions et obligations visant à protéger les intérêts des usagers. Ce règlement est entré en vigueur le 1er juillet 1987.

1.2. Au moment de l'adoption de ces quatre règlements, le Conseil a en outre invité la Commission à se prononcer sur l'opportunité de soumettre de nouvelles propositions concernant la concurrence dans les domaines du transport de passagers, des services de tramp, des consortiums maritimes de ligne et des accords entre usagers. La Commission s'est engagée à soumettre au Conseil, dans un délai d'un an, un rapport sur l'opportunité de prévoir des exemptions de groupe pour les services de transport de passagers et les consortiums de transports de ligne. À l'époque, le Conseil avait noté que « lorsque les *joint-ventures* et les consortiums ont seulement pour objet et pour effet de mettre en œuvre les améliorations techniques ou la coopération technique conformément aux dispositions de l'article 2 du règlement, ou lorsque des consortiums étroitement liés ne couvrent que des parts de marché mineures, l'interdiction prévue à l'article 85, paragraphe premier, du Traité ne leur sera pas appliquée ».

1.3. En ce qui concerne les consortiums, la Commission a déjà organisé une audition en avril 1986, au cours de laquelle l'ensemble des parties concernées du secteur des transports maritimes et les représentants des États membres ont été entendus. Cette audition avait pour objectif de clarifier les réponses à un questionnaire distribué par la Commission et de recueillir des informations complémentaires sur la nature des consortiums, notamment en vue de déterminer les différences existant entre ces derniers et les conférences. Entre-temps, des discussions plus ou moins régulières ont eu lieu entre la Commission et le secteur des transports maritimes.

[1] JO n° C 167 du 10. 7. 1990, p. 9.
[2] JO n° L 378 du 31. 12. 1986.

1.4. En janvier 1988, la Commission a élaboré un rapport intérimaire en conclusion duquel elle déclarait ne pas disposer d'éléments suffisants pour justifier l'octroi d'une exemption de groupe en faveur des consortiums. Un complément d'information a été demandé aux armateurs afin de faciliter les débats et les analyses de la Commission.

1.5. A l'issue de l'examen de certains accords de consortiums spécifiques, la Commission a estimé que certains types de clauses pouvaient être considérées comme satisfaisant probablement aux conditions requises en vue d'une exemption sur la base de l'article 85, paragraphe 3 du Traité et susceptibles dès lors de bénéficier d'une exemption individuelle en accord avec la procédure d'opposition accélérée et simplifiée conformément à l'article 12 du règlement du Conseil (CEE) n° 4056/86. S'agissant d'autres clauses et arrangements concernant notamment le partage des coûts et des recettes, il a été estimé que la Commission devrait les examiner au cas par cas.

1.6. La nécessité de définir plus clairement la position des consortiums par rapport aux règles de concurrence a été reconnue par la Commission dans son rapport sur les « Mesures destinées à améliorer les conditions d'exploitation des transports maritimes de la Communauté [1] » comme étant une des mesures positives visant à accroître la compétitivité de la flotte marchande communautaire.

1.7. Dans son avis sur les mesures susmentionnées [2], le Comité économique et social a souligné:

> « L'importance d'une coopération et d'une rationalisation concrètes telles qu'elles existent dans le domaine des consortiums, notamment en ce qui concerne le surtonnage ... qu'il est important de trouver rapidement une solution satisfaisante à ce problème semblable à celle qui a été trouvée pour les conférences maritimes dans la première phase de la politique des transports maritimes. »

1.8. Après mûre réflexion, à la suite de la réception d'un complément d'information sur les consortiums, la Commission a élaboré en juin 1990 un « Rapport sur la possibilité d'une exemption de groupe pour les accords de consortium dans le domaine des transports maritimes » assorti d'une proposition de « règlement (CEE) du Conseil concernant l'application de l'article 85, paragraphe 3 du Traité à certaines catégories d'accords, de décisions et de pratiques entre compagnies maritimes » [3].

2. Observations générales

2.1. *Définition et historique des consortiums*

2.1.1. La Commission est consciente du fait que la notion de consortium est d'une variété et d'une complexité considérables. Il s'est avéré difficile de dégager une définition exacte en la matière. Cependant, d'une manière globale, les consortiums peuvent être définis comme des associations coopératives dans le secteur des transports maritimes (structurées plus ou moins étroitement), à travers lesquelles les compagnies maritimes concernées exercent un éventail (variable) d'activités sur une base commune afin d'assurer les avantages nécessaires de l'économie d'échelle et de la rationalisation des services d'un trafic spécifique. Bien que le degré d'intégration et l'étendue de l'activité commune diffèrent selon les besoins et les circonstances du trafic concerné, le mécanisme du consortium préserve dans la mesure du possible l'identité de chaque compagnie maritime.

2.1.2. En règle générale, les consortiums allient les notions de partage des coûts des navires et de mise en commun du fret. Les membres des consortiums s'engagent à participer à l'association par le biais d'un système de partage des coûts en vertu duquel l'exploitation des navires relève, dans la pratique, de la responsabilité commune. La responsabilité pour la fourniture des conteneurs incombe normalement aux différents participants pour lesquels les consortiums constituent un moyen important de conserver l'identité de la compagnie. En général, chaque membre transporte sur ses navires les conteneurs des autres membres et vice versa, dans le cadre d'accords réciproques d'affrètement par slots ou de partage d'espace.

2.1.3. Comme il a déjà été souligné, il existe une grande variété de types de consortiums, allant de groupes apparentés à des entreprises à but lucratif à un extrême de l'échelle à des groupes moins structurés qui dépassent à peine le cadre d'accords de partage d'espace, à l'autre extrême. Parmi les domaines dans lesquels les consortiums sont susceptibles de coopérer figurent: la programmation conjointe, l'échange d'espace ou de slots, l'utilisation en commun de l'équipement, les bureaux d'exploitation communs, l'exploitation en commun des terminaux, la négociation en commun de contrats d'utilisation des terminaux, la mise en commun du fret, la mise en commun des recettes, la mise en commun du résultat net, des droits de vote uniques dans des conférences, la commercialisation en commun, des connaissements communs, la fixation des prix en commun, les groupements et le transport routier en commun. Ces fonctions sont présentées sous forme de tableau dans l'annexe I du rapport de la Commission.

2.1.4. Les participants aux consortiums acceptent de restreindre leur propre autonomie en tant que compagnies individuelles dans le cadre d'une coopération concertée, faisant l'objet de révisions à intervalles déterminés.

---

[1] Doc COM(89) 266 final du 3 8 1989
[2] JO n° C 56 du 7 3 1990, p 70
[3] Doc COM(90) 260 final du 18 6 1990

2.1.5. Les consortiums représentent un phénomène relativement récent, né de l'apparition des conteneurs dans les années 1960/1970, qui a nécessité la construction de navires de plus grande dimension afin de réaliser des économies d'échelle et d'en accroître la rentabilité. L'importance de l'investissement requis pour renouveler les équipements en vue de faire face à une telle innovation technologique dépassait les ressources de la plupart des armateurs individuels. Dès lors, il est devenu clair que la grande majorité des compagnies maritimes existantes ne constituaient plus désormais l'unité commerciale optimale permettant de réunir les moyens financiers considérables nécessaires.

2.1.6. Un grand nombre des compagnies maritimes qui assuraient jadis des services de ligne conventionnels pour le transport de marchandises se sont regroupées en consortiums, dans un premier temps au niveau national et ensuite également sur le plan international. Cette démarche a permis à la fois de financer l'important investissement de capitaux nécessaire et de coordonner la réduction substantielle du nombre de cargos, rendue indispensable par le développement des services par conteneurs (un navire porte-conteneur remplace de cinq à sept navires de type conventionnel). Elle a également permis de maintenir des services réguliers et fréquents par le biais d'affrètements par slots, ce qui n'aurait pas été possible autrement pour un grand nombre de compagnies individuelles. Dans ce contexte, on peut citer à titre d'exemple le trafic (tel que celui existant avec l'Amérique centrale ou avec l'Afrique occidentale) suivant une route dont chaque extrémité dessert plusieurs pays, mais où le fret transporté dans l'un ou l'autre sens, ou dans les deux sens, ne justifie qu'un ou deux navires par mois.

2.1.7. La formation des conférences maritimes, il y a un siècle, constituait un exemple d'adaptation structurelle à des pressions commerciales par le truchement de l'utilisation judicieuse des ressources existantes en matière de transport maritime sur des routes spécifiques; de même, le mécanisme des consortiums a permis le passage du transport maritime conventionnel au transport par conteneurs, et ce grâce à la mise en commun des ressources et à la construction, sur une base collective, du nombre de navires le plus approprié au trafic concerné.

2.2. *Utilité des consortiums*

2.2.1. La valeur et l'utilité des consortiums en tant qu'instruments de rationalisation à l'époque des transports par conteneur ont été largement reconnues. Dans son rapport sur les consortiums, la Commission estime que « l'industrie communautaire des transports maritimes doit parvenir à réaliser les économies d'échelle nécessaires pour pouvoir soutenir la concurrence sur le marché mondial des transports de ligne » et que les « consortiums peuvent contribuer à fournir les moyens nécessaires pour améliorer la productivité des services de ligne et promouvoir le progrès technique et économique ». Le Comité approuve ces conclusions.

2.2.2. En outre, les utilisateurs de services maritimes assurés par des consortiums tirent des avantages considérables de leur existence: les consortiums garantissent des services réguliers et permettent de réaliser des économies d'échelle au niveau de l'utilisation des navires et des installations portuaires; il offrent un service d'une qualité élevée grâce à l'utilisation de navires, d'équipements et d'installations portuaires plus modernes; en mettant en commun leurs services, les consortiums répondent aux demandes d'un grand nombre de chargeurs qui voudraient voir améliorer les services porte-à-porte. Le Comité reconnaît les avantages des consortiums pour les chargeurs tels qu'ils ressortent du rapport de la Commission.

3. **Observations particulières**

3.1. Compte tenu de l'indiscutable valeur commerciale des consortiums, le Comité estime qu'il est nécessaire d'instaurer pour ces derniers des dispositions réglementaires dans le cadre des règles de concurrence de la CE et sur la base de deux principes, à savoir: sauvegarder le marché de la libre concurrence et éviter, dans la mesure du possible, les procédures bureaucratiques. Le Comité reconnaît l'importance économique des consortiums, du fait qu'à l'heure actuelle ils assument de plus en plus le rôle de conférences maritimes dans les transports de ligne et que cette tendance devrait se poursuivre. Le Comité reconnaît également que les consortiums constituent un phénomène relativement nouveau — contrairement aux conférences de lignes — et que, face à l'évolution rapide des transformations structurelles dans le secteur des transports maritimes mondiaux, la Communauté doit procéder avec prudence en ce qui concerne le traitement juridique des consortiums. Le Comité note par ailleurs que dans la pratique il n'existe pas de consortiums purement communautaires (voir les annexes du rapport de la Commission). En fait, la plupart des consortiums se composent de partenaires communautaires associés à des partenaires européens non communautaires, voire extraeuropéens. Ainsi, le fait de rattacher leur traitement juridique aux mesures positives de la CE en faveur de la compétitivité de la flotte marchande communautaire se traduirait en réalité par l'extension du bénéfice de ces mesures à des intérêts extracommunautaires.

3.2. Le règlement du Conseil proposé par la Commission permet à cette dernière d'octroyer une exemption de groupe conformément à l'article 85, paragraphe 3 du Traité. Le projet de règlement du Conseil envisage une exemption de groupe également en faveur de consortiums multimodaux couvrant les activités de transport terrestre des consortiums. Les conditions et les obligations régissant l'exemption de groupe seront arrêtées ultérieurement, par le biais d'un règlement de la Commission. Selon le rapport de la Commission, « ces prescriptions ne pourront être fixées avec précision qu'après de nouvelles consultations avec les parties intéressées et avec les États membres ». La Commission se propose de couvrir, dans le cadre d'une exemption de groupe large et d'une grande portée, « le plus grand nombre possible de types de clauses qui figurent habituellement dans les accords de consortium ».

3.3. *Régime juridique applicable aux consortiums*

3.3.1. Pour ce qui est de déterminer le régime le plus adéquat à appliquer aux consortiums dans le cadre des

règles de concurrence de la CE, le Comité a exploré plusieurs possibilités: pas de règlement, modification du règlement (CEE) n° 4056/86 accordant une exemption de groupe, nouveau règlement accordant une exemption de groupe, ou exemptions individuelles au cas par cas. Se décider en faveur de l'une ou l'autre ligne de conduite suppose que l'on réponde aux questions suivantes: les consortiums sont-ils identiques aux conférences, sont-ils des cartels, offrent-ils des services efficaces aux chargeurs?

3.3.2. Quelques parties intéressées estiment que les consortiums ne restreignent pas la concurrence. Comme solution de rechange, pour le cas où il s'avérerait qu'ils entravent malgré tout la concurrence, et pour plus de simplicité et de cohérence avec le traitement s'appliquant aux conférences de ligne, elles se prononcent en faveur d'une modification du règlement (CEE) n° 4056/86 plutôt que d'un règlement indépendant spécifique. D'autres parties intéressées estiment que les consortiums portent atteinte à la concurrence et accomplissent des fonctions différentes par rapport aux conférences; dès lors, ils ne sauraient être couverts par le règlement (CEE) n° 4056/86, mais devraient faire l'objet d'un règlement nouveau qui tiendrait compte de leurs caractéristiques spécifiques. Cependant, d'autres parties intéressées encore considèrent qu'en raison de la diversité des types d'accords et de leur complexité, la Commission ne peut procéder que par le biais d'exemptions individuelles, chaque consortium devant être jugé selon ses caractéristiques intrinsèques, au cas par cas. Toutefois, le Comité convient que, quelle que soit la forme définitive du traitement juridique à appliquer aux consortiums, ce traitement devrait assurer un niveau élevé de transparence de leurs opérations.

3.3.3. Dans l'ensemble, le Comité estime que les consortiums offrent un service efficace aux chargeurs et sont différents des conférences de lignes. Dans certains cas, ils ont stimulé la concurrence, dans d'autres, ils l'ont restreinte. Même s'il est vrai qu'il existe une grande diversité de consortiums, avec des fonctions différentes, il est possible d'observer certaines caractéristiques communes qui justifient qu'ils soient soumis à un régime juridique commun.

3.3.4. À la lumière des considérations ci-dessus, le Comité estime — optant ainsi pour une ligne de conduite moyenne — qu'un nouveau règlement accordant une exemption de groupe s'impose. Ce règlement se justifie du fait que les consortiums remplissent des fonctions différentes de celles des conférences de lignes. Étant donné que dans certains cas les consortiums portent atteinte à la concurrence, une exemption de groupe conformément à l'article 85, paragraphe 3 semble souhaitable, compte tenu des avantages que comportent les accords de consortiums pour les chargeurs.

3.4. *Procédure*

3.4.1. Pour ce qui est de la meilleure procédure à suivre pour la définition d'un régime juridique applicable aux consortiums, le Comité observe que la Commission propose un règlement du Conseil sur l'exemption de groupe habilitant la Commission à procéder par voie de réglementation et à définir les conditions d'une telle exemption. Le Comité a exploré une autre possibilité, qui consiste à procéder par la voie d'un règlement du Conseil accordant une exemption de groupe et définissant du même coup les conditions de celle-ci. Une telle option se heurte aux pratiques établies au niveau institutionnel. Il est en effet habituel que le Conseil adopte un règlement habilitant la Commission à élaborer une réglementation relative à l'application de l'article 85, paragraphe 3 du Traité à différents secteurs économiques [1]. Ce fut le cas pour l'aviation civile, les accords de distribution exclusive, les accords de licence de brevet ou les accords de spécialisation. Le Comité économique et social n'a jamais manqué de se déclarer favorable à cette pratique [2]. Même si d'aucuns craignent que cette procédure n'équivale à donner un chèque en blanc à la Commission, elle est tout compte fait acceptable pour autant que la Commission parvienne à un accord avec les parties intéressées sur les conditions spécifiques de l'exemption de groupe, avant l'adoption du règlement d'habilitation du Conseil. Le Comité juge qu'il est inutile de s'écarter de la pratique habituelle, à condition que la Commission s'engage au préalable sur les termes spécifiques de l'exemption de groupe pour éviter des surprises désagréables.

3.4.2. Le recours au mécanisme du règlement d'habilitation comporte l'avantage concomitant de la certitude juridique qui découlera de l'adoption rapide d'un règlement du Conseil, réduisant d'autant l'état d'incertitude dans lequel se trouvent les consortiums aujourd'hui quant à leur traitement juridique aux termes de la législation communautaire en matière de concurrence. D'un autre côté, la discussion entre la Commission, les experts des gouvernements et les parties intéressées concernant les conditions précises d'une exemption de groupe peut mettre longtemps à aboutir. Entre-temps, une exemption de groupe pourrait être accordée au titre du Règlement du Conseil habilitant la Commission à en préciser les termes à une date ultérieure. Le mécanisme du règlement d'habilitation fonctionne de manière satisfaisante dans tous les secteurs de l'économie et présente en outre l'avantage d'une grande flexibi-

[1] JO n° L 374 du 31. 12. 1987, p. 9; JO n° L 285 du 29. 12. 1971, p. 46.

[2] JO n° C 237 du 12. 9. 1988, p. 6; JO n° C 237 du 12. 9. 1988, p. 9; JO n° C 237 du 12. 9. 1988, p. 11.

lité en permettant d'adapter l'exemption de groupe en fonction des circonstances, de manière à couvrir de nouveaux types d'accords de consortiums. Le Comité estime qu'il convient de veiller à la transparence des procédures dans ce domaine.

3.5. *Transport multimodal*

3.5.1. La plupart des consortiums couvrent des transports multimodaux. Le règlement proposé prévoit une exemption de groupe qui couvrirait les activités de transport terrestre de ces consortiums comme leurs activités maritimes. Il conviendrait d'assortir une telle exemption de groupe de conditions adéquates — à définir à un stade ultérieur — afin de garantir la liberté de concurrence. Le choix par un chargeur d'un transporteur réalisant exclusivement des opérations de transport maritime ne doit pas être affecté par l'exemption de groupe accordée aux consortiums, les chargeurs devraient conserver, dans la pratique et pas seulement en théorie, le choix du transporteur pour la partie maritime du transport, et la discrimination au niveau du transport marchand devrait être interdite.

3.6. *Base juridique et observations concernant les dispositions du règlement*

3.6.1. Le règlement proposé a pour base juridique l'article 87. Aucune mention n'est faite de l'article 84, paragraphe 2, alors que le règlement (CEE) n° 4056/86, fondé sur une base double (les articles 87 et 84, paragraphe 2), constitue un précédent valide. Le Comité estime qu'il convient d'invoquer à la fois l'article 84, paragraphe 2 et l'article 87 du fait que l'octroi d'une exemption de groupe aux consortiums maritimes comporte des implications à la fois au niveau de la législation en matière de transports maritimes et de la concurrence. Le traitement réservé aux consortiums de lignes fait partie intégrante du paquet de mesures positives relatif aux transports maritimes, et l'ensemble de ces mesures doit se fonder sur l'article 84, paragraphe 2, d'où la nécessité d'une base juridique double.

3.6.2. Le champ d'application du règlement doit être clairement défini. Le Comité observe qu'alors que la communication de la Commission se réfère aux consortiums de lignes, ni le titre ni le corps du règlement proposé n'y font allusion. Il convient de corriger cette omission à l'article 1er, car elle pourrait être interprétée comme étendant le champ aux consortiums de tramps, tels que définis dans le règlement (CEE) n° 4056/86, également.

3.6.3. L'article premier doit donner une définition claire et précise des consortiums de lignes.

3.6.4. L'article 4 prévoit que les parties intéressées communiquent leurs observations à la Commission dans un « délai ne pouvant être inférieur à un mois ». Ce délai est tout à fait irréaliste, même comme délai minimum.

4. Conclusions

4.1. Le Comité estime que la Commission devrait préciser davantage ses intentions quant aux termes et conditions de l'exemption de groupe. Il convient que ces conditions garantissent la libre concurrence à trois niveaux — au sein du consortium, au sein de la conférence et au sein du secteur dans son ensemble — et assurent une transparence suffisante.

4.2. À la lumière des observations ci-dessus, et en particulier, de l'engagement de la Commission en ce qui concerne les conditions/obligations de l'exemption du groupe, le Comité recommande que le traitement juridique des consortiums soit soumis à des contrôles et à des évaluations, et qu'un chèque en blanc ne soit accordé ni à la Commission ni aux consortiums.

Fait à Bruxelles, le 30 janvier 1991.

Le Président

du Comité économique et social

François STAEDELIN

ANNEXE

à l'avis du Comité économique et social

Les amendements suivants à l'avis de la section, introduites conformément au règlement intérieur, ont été repoussés au cours de la discussion:

Paragraphe 3.4

Supprimer le reste du texte du paragraphe 3.4.1 après les deux premières phrases ainsi que le paragraphe 3.4.2 dans sa totalité et remplacer par:

« La pratique établie consiste pour le Conseil à adopter un règlement d'habilitation, et pour la Commission à présenter à la suite de ce règlement un règlement plus détaillé concernant divers secteurs de l'activité économique (par exemple, aviation civile, accords d'exclusivité en matière de distribution, accords de licence, accords de spécialisation); par ailleurs, le Comité économique et social a émis des avis favorables sur cette façon de procéder. Toutefois, il observe qu'un précédent différent a été créé en matière de transport maritime dans le cadre du règlement (CEE) n° 4056/86, qui constitue l'instrument général appliquant les articles 85 et 86 du Traité de Rome au transport maritime. Le Comité estime qu'à des fins de cohérence et de sécurité juridique, la même procédure devrait être adoptée en ce qui concerne le règlement accordant une exemption de groupe aux consortiums de lignes et le règlement (CEE) n° 4056/86. Le Comité est d'avis qu'une telle procédure garantirait la transparence des procédures. »

Exposé des motifs

Ces paragraphes ne sont pas compatibles avec la législation communautaire en vigueur. Quelle que soit la pratique établie dans d'autres secteurs, le fait est que le règlement général portant application des règles de concurrence du Traité au transport maritime est le règlement (CEE) n° 4056/86. Il est proposé par cette modification que soient appliquées ici les mêmes dispositions que celles définies dans ce règlement. L'approche globale définie dans le règlement (CEE) n° 4056/86 a été approuvée par le Comité économique et social et il faut rester cohérent en la matière.

L'idée ayant présidé à l'amendement proposé est qu'une exemption de groupe assortie de termes et de conditions définis garantirait d'entrée une sécurité juridique, de manière à ce que les compagnies maritimes de lignes opérant dans le cadre d'un consortium, les chargeurs cherchant à tirer profit des services des consortiums et toutes les autres parties intéressées sachent exactement à quoi s'en tenir et que les Institutions communautaires aient une idée précise des obligations et des conditions que les consortiums de lignes devront respecter.

Le texte actuel du paragraphe 3.4.1 est également en contradiction avec celui du paragraphe 3.4.2. Il est préconisé en 3.4.1 que « La Commission parvienne à un accord avec les parties intéressées sur les conditions spécifiques de l'exemption de groupe » et qu'elle « s'engage au préalable » sur ces dernières. Or, il est suggéré en 3.4.2 que la Commission pourrait « préciser » les termes spécifiques de cette exemption à une date ultérieure, voire les adapter — unilatéralement et sans autre consultation — en fonction des circonstances dans le futur, ce qui ne garantit pas la transparence et, contrairement aux assurances données dans le texte, équivaut de fait à « donner un chèque en blanc à la Commission ».

Résultat du vote

Voix pour: 30, voix contre: 58, abstentions: 20.

Paragraphe 3.5.1

Supprimer la troisième phrase et la remplacer par la suivante:

« Il conviendrait de définir les termes et conditions d'une telle exemption de groupe, afin de garantir la liberté de concurrence. »

Exposé des motifs

Modification consécutive. L'expression « à définir à un stade ultérieur » devient caduque si l'amendement relatif au paragraphe 3.4 est adopté.

Résultat du vote

Voix pour: 38, voix contre: 52, abstentions: 15.

Paragraphe 4.1

Modifier la première phrase comme suit:

« ... que la proposition de la Commission de directive du Conseil devrait préciser... »

Exposé des motifs

Identiques à ceux invoqués pour les paragraphes 3.4.1 et 3.4.2.

Résultat du vote

Voix pour: 32, voix contre: 52, abstentions: 17.

Paragraphe 4.2.

Supprimer aux première et deuxième lignes « l'engagement de la Commission en ce qui concerne » et remplacer par « au regard des ».

Exposé des motifs

Modification consécutive.

Résultat du vote

Voix pour: 33, voix contre: 54, abstentions: 15.

Avis sur la proposition de règlement (CEE) du Conseil concernant la création d'un certificat complémentaire de protection pour les médicaments [1]

(91/C 69/06)

Le 3 mai 1990, le Conseil a décidé, conformément aux dispositions de l'article 100 A du Traité instituant la Communauté économique européenne, de consulter le Comité économique et social sur la proposition susmentionnée.

La section de l'industrie, du commerce, de l'artisanat et des services, chargée de la préparation des travaux du Comité en la matière a élaboré son avis le 9 janvier 1991 (rapporteur: M. Hilkens).

Le Comité économique et social, au cours de sa 283e session plénière (séance du 30 janvier 1991) a adopté par 81 voix pour et 5 abstentions, l'avis suivant:

Le Comité est en principe favorable à l'objectif de la proposition de la Commission et à la protection de l'industrie pharmaceutique européenne recherchée par cette réglementation sous réserve des observations et des suggestions ci-après.

1. Introduction

1.1. Cette proposition, fondée sur l'article 100 A du Traité instituant la Communauté économique européenne, s'inscrit dans le cadre de la politique communautaire menée dans le domaine de la santé et plus précisément dans celui du marché intérieur des médicaments.

1.2. Pour toute évaluation de l'importance de la proposition de la Commission, il y a lieu de prendre en compte l'ensemble de ses retombées. Les secteur et marché des médicaments présentent certaines particularités d'importance tant pour les fabricants que pour les consommateurs.

1.3. Du côté de l'offre, c'est la nécessité d'une recherche globale, base de la protection par brevet, qui détermine dans une large mesure le caractère spécifique de la production pharmaceutique. Il semble que l'efficacité de cette protection soit confrontée au problème d'une « érosion » progressive, du fait du grand nombre d'essais nécessaires au dossier. En ce qui concerne la demande, nous nous trouvons face à un produit dont l'importance pour la santé publique est primordiale et

[1] JO n° C 144 du 8. 5. 1990, p. 10.