accompagnerà, onde disporre del tempo necessario ad esaminare un problema di tale importanza. Al fine di poter elaborare il parere con cognizione di causa, il Comitato chiede alla Commissione che gli studi di cui al punto 2 del presente parere gli siano trasmessi appena disponibili.

Fatto a Bruxelles, il 30 gennaio 1991.

Il Presidente

del Comitato economico e sociale

François STAEDELIN

Parere in merito alla proposta di regolamento del Consiglio relativo all'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3, del Trattato a talune categorie di accordi, di decisioni e di pratiche concordate tra compagnie di trasporto marittimo [1]

(91/C 69/05)

Il Consiglio, in data 3 luglio 1990, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 198 del Trattato che istituisce la Comunità economica europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla proposta di cui sopra.

La sezione « Trasporti e comunicazioni », incaricata di preparare i lavori in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo della relatrice Bredima-Savopoulou, in data 16 gennaio 1991.

Il Comitato economico e sociale ha adottato il 30 gennaio 1991, nel corso della 283ª sessione plenaria, con 84 voti favorevoli, 11 contrari e 26 astensioni, il seguente parere.

1. Introduzione

1.1. Nel dicembre 1986, il Consiglio ha adottato quattro regolamenti relativi al settore dei trasporti marittimi [2] che hanno rappresentato la prima fase di una politica comune della Comunità. Per il tema oggetto del presente parere il regolamento (CEE) n. 4056/86 è il più importante: sulla base degli articoli 84, paragrafo 2, e 87 del Trattato ha stabilito disposizioni dettagliate per l'applicazione degli articoli 85 e 86 ai trasporti marittimi. Per le conferenze marittime è stata concessa un'esenzione di categoria subordinata a talune condizioni e obblighi intesi a tutelare gli interessi degli utenti dei trasporti. Il regolamento è entrato in vigore il 1° luglio 1987.

1.2. Al momento dell'adozione dei quattro regolamenti il Consiglio aveva pure invitato la Commissione ad esaminare se fosse necessario sottoporre nuove proposte circa la concorrenza per quanto riguarda i trasporti di passeggeri, i trasporti *tramp* (con navi da carico non aventi linee regolari), i consorzi nei trasporti marittimi di linea e gli accordi fra utenti dei trasporti. La Commissione si era impegnata a riferire entro un anno al Consiglio se fosse necessario prevedere esenzioni di categoria per i servizi di trasporto passeggeri e per i consorzi nei trasporti marittimi di linea. Allora il Consiglio aveva osservato che il divieto di cui all'articolo 85, paragrafo 1, del Trattato non si applica ai consorzi e alle *joint ventures* quando hanno l'obiettivo e l'effetto di realizzare cooperazione o miglioramenti tecnici conformemente all'articolo 2 del regolamento o quando consorzi comportanti stretti legami interessano solo quote di mercato ristrette.

1.3. In merito ai consorzi la Commissione aveva già tenuto nell'aprile 1986 un'audizione nel corso della quale furono sentite tutte le parti interessate del settore dei trasporti marittimi al pari di rappresentanti degli Stati membri. Con essa si intendeva ottenere chiarimenti su un questionario distribuito dalla Commissione e informazioni supplementari sulla natura dei consorzi, con particolare riferimento agli aspetti per i quali si distinguono dalle conferenze. Da allora la Commissione ha avuto consultazioni abbastanza regolari con gli esponenti del settore.

[1] GU n. C 167 del 10. 7. 1990, pag. 9.
[2] GU n. L 378 del 31. 12. 1986.

1.4. Nel gennaio 1988 la Commissione ha presentato un rapporto provvisorio in cui concludeva di non disporre di elementi sufficienti che giustificassero un'esenzione di categoria per i consorzi. Agli armatori vennero allora chieste ulteriori informazioni per agevolare le deliberazioni e le analisi della Commissione.

1.5. Un esame di taluni accordi specifici riguardanti i consorzi ha permesso alla Commissione di constatare che taluni tipi di clausole potevano probabilmente soddisfare le condizioni previste nell'articolo 85, paragrafo 3, del Trattato, e quindi beneficiare di un'esenzione individuale in conformità della procedura di opposizione accelerata e semplificata di cui all'articolo 12 del regolamento del Consiglio (CEE) n. 4056/86. Per quanto concerne altre clausole e disposizioni in materia di accordi relativi a consorzi, con particolare riferimento alla messa in comune dei costi e dei proventi, si è ritenuto necessario che la Commissione procedesse ad un esame caso per caso.

1.6. Nel rapporto sulle « Misure intese a migliorare le condizioni operative dei trasporti marittimi comunitari« [1] la Commissione ha giudicato che uno dei provvedimenti fattivi per accrescere la competitività della flotta comunitaria consistesse nel chiarire la posizione dei consorzi in relazione alle regole di concorrenza.

1.7. Nel parere formulato sulle misure sopraccitate [2] il Comitato aveva riconosciuto

> « l'importanza della cooperazione pratica e del tipo di razionalizzazione fornito dai consorzi marittimi, soprattutto in caso di sovratonnellaggio ..... l'importanza di arrivare ad una soluzione rapida ed accettabile del problema, analoga a quella raggiunta per le conferenze marittime nella prima fase della politica dei trasporti marittimi ».

1.8. Dopo aver ricevuto nuove informazioni sui consorzi la Commissione ha effettuato un lungo esame al termine del quale, nel giugno 1990, ha pubblicato una « Relazione sulla possibilità di un'esenzione per categoria a favore degli accordi di consorzio del trasporto marittimo di linea » cui è allegata una proposta di « Regolamento del Consiglio relativo all'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3, del Trattato a talune categorie di accordi, di decisioni e di pratiche concordate tra compagnie di trasporto marittimo ». [3]

2. Osservazioni di carattere generale

2.1. *Definizione e contesto relativo ai consorzi*

2.1.1. La Commissione dà atto della notevole varietà e complessità della nozione di consorzio. Nell'insieme i consorzi possono essere definiti come accordi di cooperazione (più o meno stretti) nel settore dei trasporti marittimi di linea in cui le compagnie di linea interessate intraprendono congiuntamente una serie (variabile) di attività per conseguire i necessari vantaggi delle economie di scala e della razionalizzazione dei servizi in un determinato settore. Il grado d'integrazione e l'ampiezza delle attività in comune variano a seconda delle esigenze e delle circostanze del settore in questione. Il meccanismo del consorzio lascia tuttavia per quanto possibile inalterata l'identità delle singole compagnie di linea.

2.1.2. In genere i consorzi combinano i concetti di ripartizione dei costi e di messa in comune dei carichi. I partecipanti s'impegnano a una collaborazione che poggia su una ripartizione dei costi e in base alla quale tutte le navi diventano responsabilità comune. Per la messa a disposizione dei container rimangono normalmente responsabili i singoli partecipanti, il che è per loro un modo per conservare l'identità dell'impresa. Di solito i membri del consorzio trasportano i container di altri membri nelle proprie navi e viceversa in base ad accordi di noleggio di posti o altri accordi per la ripartizione dello spazio.

2.1.3. Come si è detto, in questo campo esiste una grande varietà di consorzi con, da un lato, raggruppamenti che si configurano più come società a fine di lucro e, dall'altro, raggruppamenti con legami meno stretti, che rappresentano poco più di semplici accordi per la ripartizione degli spazi. I consorzi possono comportare una cooperazione negli ambiti seguenti: programmazione comune dei viaggi, scambio di spazi o di posti, pool di attrezzature, uffici operativi comuni, sfruttamento in comune dei terminali, negoziazione in comune di contratti di uso dei terminali, messa in comune dei carichi, messa in comune dei proventi, messa in comune dei risultati netti, detenzione comune dei diritti di voto nelle conferenze, commercializzazione in comune, polizze di carico comuni, fissazione comune dei prezzi, raggruppamento comune e trasporti su strada in comune. Tutte queste funzioni sono esposte in tabelle che figurano nell'allegato I della relazione della Commissione.

2.1.4. Nell'ambito della cooperazione convenuta i membri di un consorzio accettano limitazioni alla loro autonomia in quanto singole società, fatti salvi riesami periodici.

[1] Doc. COM(89) 266 def. del 3 agosto 1989.
[2] GU n. C 56 del 7. 3. 1990, pag. 70.
[3] Doc. COM(90) 260 def. del 18 giugno 1990.

2.1.5. I consorzi sono un fenomeno abbastanza recente derivante dalla rivoluzione dei container degli anni '60 e '70, la quale richiede la costruzione di navi molto più grandi per ottenere economie di scala e accrescere la redditività delle navi. Gli investimenti per le ristrutturazioni necessarie a far fronte a tali innovazioni tecnologiche avevano proporzioni ben superiori alle possibilità finanziarie della maggior parte dei singoli armatori. Risultò allora evidente che nella grande maggioranza le compagnie di linea allora esistenti non costituivano più l'unità commerciale ottimale per raccogliere gli enormi capitali richiesti.

2.1.6. Molte delle compagnie di trasporto marittimo di linea che in precedenza fornivano servizi convenzionali di trasporto merci si unirono per formare consorzi, a livello prima nazionale e poi internazionale. In tal modo si finanziarono cospicui investimenti necessari e fu possibile coordinare una decisa riduzione del numero delle navi adibite al trasporto merci che s'imponeva a seguito della conversione ai container (una nave container sostituisce 5-7 navi di tipo convenzionale). Così facendo, grazie al noleggio di posti, fu inoltre possibile mantenere servizi regolari frequenti che altrimenti le numerose società non avrebbero potuto assicurare da sole. Ciò interessa rami del commercio (ad esempio quelli con l'America centrale e l'Africa occidentale) che, pur avendo vari paesi a destinazione, hanno flussi di trasporti merci tali da giustificare solo una o due navi al mese.

2.1.7. Come cent'anni fa la formazione di conferenze marittime costituì un esempio di adeguamento strutturale alle pressioni commerciali con l'ottimizzazione dell'uso delle risorse dei trasporti marittimi su singoli tratti, così il meccanismo dei consorzi ha rappresentato un sistema per passare dai trasporti convenzionali ai container mettendo in comune le risorse e provvedendo collettivamente a raggiungere un numero corretto di navi che meglio rispondesse alle esigenze del settore interessato.

2.2. *Utilità dei consorzi*

2.2.1. Il valore e l'utilità dei consorzi come strumenti per la razionalizzazione sono stati ampiamente ricono sciuti nell'epoca dei container. Nella relazione sui consorzi la Commissione si dice convinta che « l'industria dei trasporti marittima della Comunità deve realizzare le necessarie economie di scala per essere concorrenziale sul mercato dei trasporti marittimi di linea mondiali » e che « i consorzi possono essere utili strumenti per fornire i mezzi necessari a migliorare la produttività dei servizi di trasporto marittimo di linea e a promuovere il progresso tecnico ed economico ». Il Comitato condivide questa posizione.

2.2.2. Oltre agli aspetti positivi illustrati in precedenza ci sono anche i numerosi vantaggi che gli utenti dei servizi di trasporto marittimo traggono dai consorzi: la sicurezza di trasporti regolari, economie di scala nell'impiego di navi e impianti portuali, i servizi di qualità elevata che i consorzi offrono grazie all'impiego di navi, attrezzature e impianti portuali più moderni. Inoltre, la messa in comune dei servizi permette ai consorzi di soddisfare le richieste di numerosi spedizionieri per trasporti porta a porta più efficienti. Il Comitato conviene che gli spedizionieri elencati nella relazione della Commissione traggono effettivamente questi vantaggi.

3. **Osservazioni di carattere particolare**

3.1. Fermo restando l'innegabile interesse che i consorzi presentano sul piano commerciale, il Comitato ritiene che la loro regolamentazione nel quadro delle regole di concorrenza della Comunità sia necessaria per due motivi: conservare un clima di libera concorrenza evitando per quanto possibile la burocrazia. Il Comitato dà atto dell'importanza economica dei consorzi: attualmente tendono infatti a occupare sempre più la funzione delle conferenze nei trasporti di linea e questa tendenza è destinata a proseguire. Inoltre, il Comitato dà atto che, a differenza delle conferenze marittime, i consorzi rappresentano un fenomeno relativamente nuovo e che la Comunità deve affrontare la loro disciplina giuridica con cautela vista la rapida evoluzione strutturale nei trasporti marittimi mondiali. Il Comitato rileva altresì che non esistono in pratica consorzi a composizione esclusivamente comunitaria (vedere allegato alla relazione della Commissione). La maggioranza conta infatti fra i suoi partecipanti società della Comunità europea insieme a società europee non comunitarie, o persino di paesi terzi. Ne consegue che in pratica la loro disciplina giuridica nel contesto di provvedimenti comunitari a favore della competitività della flotta comunitaria significherebbe in pratica estendere i vantaggi delle misure positive a interessi extracomunitari.

3.2. Il regolamento del Consiglio proposto dalla Commissione abilita quest'ultima a concedere un'esenzione per categoria a norma dell'articolo 85, paragrafo 3, del Trattato. Esso prevede un'esenzione di categoria anche per consorzi multimodali che coprano i servizi di trasporto terrestri. Le condizioni e gli obblighi legati all'esenzione per categoria saranno fissati in un secondo tempo con un regolamento della Commissione. Stando alla relazione di quest'ultima « tali prescrizioni potranno essere stabilite con precisione solo previe nuove consultazioni con le parti interessate e con gli Stati membri ». La Commissione intende servirsi di un'esenzione per categoria ampia e di vasta portata per « coprire il maggior numero possibile di tipi di clausole che figurano normalmente negli accordi di consorzio ».

3.3. *Disciplina relativa ai consorzi*

3.3.1. Riguardo al regime più efficace da adottare per i consorzi nel contesto delle regole di concorrenza

della Comunità il Comitato ha esplorato varie possibilità, ossia l'assenza totale di normative, modifiche al regolamento (CEE) n. 4056/86 che concede esenzioni per categoria, un nuovo regolamento che accorda esenzioni per categoria e un'esenzione individuale concessa caso per caso. Decidere la politica da seguire in un certo senso presuppone stabilire se i consorzi equivalgano alle conferenze marittime, se limitino la concorrenza e se offrano servizi efficienti agli spedizionieri.

3.3.2. Secondo alcuni ambienti interessati i consorzi non comportano limitazioni della concorrenza. Come soluzione alternativa, qualora si concluda invece che in realtà restringono la concorrenza, per assicurare un trattamento semplice e coerente con quello riservato alle conferenze marittime, essi suggeriscono di emendare il regolamento (CEE) n. 4056/86 anziché far ricorso a un regolamento distinto e riservato a questo preciso ambito. Secondo altri ambienti i consorzi limitano effettivamente la concorrenza e assolvono varie funzioni simili a quelle delle conferenze, per cui non possono essere disciplinati tramite il regolamento (CEE) n. 4056/86: è pertanto necessario adottare un nuovo regolamento che tenga conto delle loro caratteristiche specifiche. Ancora altri gruppi interessati ritengono che, in considerazione dei molteplici tipi di accordi riguardanti i consorzi, e anche della loro complessità, il problema può essere risolto unicamente con esenzioni decise dalla Commissione caso per caso, in funzione delle situazioni specifiche. Il Comitato conviene comunque sulla necessità di assicurare una notevole trasparenza delle attività dei consorzi a prescindere dal trattamento giuridico loro riservato.

3.3.3. Nell'insieme il Comitato ritiene che i consorzi offrano effettivamente servizi efficaci agli spedizionieri e che essi non siano assimilabili a conferenze marittime. In taluni casi hanno stimolato la concorrenza e in altri l'hanno ridotta. Malgrado le molteplici forme e le diverse funzioni che presentano è possibile individuare talune caratteristiche comuni che giustificano una loro disciplina giuridica unitaria.

3.3.4. Detto ciò il Comitato opta per una via di mezzo auspicando un nuovo regolamento che disponga un'esenzione di categoria. Ciò è giustificato dal fatto che i consorzi hanno funzioni diverse da quelle delle conferenze marittime. Dato che in taluni casi comportano limitazioni della concorrenza, un'esenzione per categoria in conformità dell'articolo 85, paragrafo 3, appare opportuna in considerazione dei vantaggi che offrono agli spedizionieri.

3.4. *Approccio procedurale*

3.4.1. Circa la procedura migliore per disciplinare i consorzi il Comitato rileva che la Commissione propone un regolamento del Consiglio per la concessione di un'esenzione di categoria il quale la abiliti a procedere mediante regolamento e a definire le condizioni dell'esenzione in parola. Il Comitato ha esaminato, come alternativa, la possibilità di optare per un regolamento del Consiglio che conceda le esenzioni per categoria e al tempo stesso stabilisca le relative condizioni. Una soluzione del genere incontra l'ostacolo del cosiddetto problema istituzionale ed è contraria alla prassi corrente, cioè l'adozione da parte del Consiglio di regolamenti che abilitano la Commissione ad adottare regolamenti per l'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3, del Trattato a vari settori dell'economia [1]. Ciò è avvenuto per l'aviazione civile, gli accordi di distribuzione in esclusiva, la concessione di licenze e gli accordi di specializzazione. Il Comitato economico e sociale si è regolarmente espresso a favore [2] di tale prassi. Nonostante i timori che questo modo di procedere equivalesse a dare carta bianca alla Commissione in materia di trasporti marittimi, tutto sommato questa può essere accettata a condizione che, prima di adottare il regolamento d'abilitazione del Consiglio, la Commissione convenga con le parti interessate le condizioni specifiche dell'esenzione per categoria. A giudizio del Comitato non è necessario discostarsi dalla prassi normale purché la Commissione predetermini le condizioni specifiche dell'esenzione per categoria allo scopo di evitare brutte sorprese.

3.4.2. Optare per il meccanismo del regolamento di abilitazione presenta altresì il vantaggio della certezza del diritto offerto dalla sollecita adozione di un regolamento del Consiglio, di modo che sarà possibile superare l'attuale situazione d'incertezza che pesa sui consorzi in relazione alla loro disciplina giuridica nel contesto della normativa comunitaria in materia di concorrenza. D'altro canto, può passare molto tempo prima che le discussioni sulle condizioni precise di un'esenzione per categoria fra la Commissione, gli esperti dei governi e gli ambienti interessati arrivino a buon punto. Nel frattempo sarà intervenuto un regolamento del Consiglio che concede un'esenzione per categoria e abilita la Commissione a precisare meglio le condizioni in uno stadio successivo. Questo meccanismo dei regolamenti d'abilitazione funziona in maniera soddisfacente in tutti i settori dell'economia e presenta anche il vantaggio

[1] GU n. L 374 del 31. 12. 1987, pag. 9; GU n. L 285 del 29. 12. 1971, pag. 46.

[2] GU n. C 237 del 12. 9. 1988, pag. 6; GU n. C 237 del 12. 9. 1988, pag. 9; GU n. C 237 del 12. 9. 1988, pag. 11.

della flessibilità in quanto consente di adeguare l'esenzione per categoria alle mutevoli condizioni, estendendola a nuovi tipi d'accordi di consorzio. Il Comitato giudica opportuno salvaguardare la trasparenza delle procedure.

3.5. *Trasporti multimodali*

3.5.1. La maggior parte dei consorzi interessa i trasporti multimodali. Il regolamento ora proposto contempla appunto per i consorzi multimodali un'esenzione di categoria che interesserà le loro attività di trasporto terrestre oltre ai servizi di trasporto marittimo. Queste esenzioni per categoria andrebbero affiancate da condizioni adeguate per la salvaguardia della libertà di concorrenza da stabilire in seguito. L'esenzione per categoria dei consorzi non dovrebbe influire negativamente sulla selezione da parte degli spedizionieri dei vettori che offrono unicamente servizi di trasporto via mare e gli spedizionieri dovrebbero mantenere nella pratica, e non solo in termini di principio, la possibilità di scelta del vettore nei trasporti marittimi. Dovrebbe essere inoltre proibita ogni discriminazione dei trasporti commerciali su strada.

3.6. *Fondamenti giuridici e osservazioni specifiche sugli articoli del regolamento*

3.6.1. Il fondamento giuridico del regolamento proposto è l'articolo 87 del Trattato. Nel provvedimento non è fatta menzione dell'articolo 84, paragrafo 2, anche se il regolamento (CEE) n. 4056/86 ha una duplice base giuridica (articolo 87 e articolo 84, paragrafo 2) e rappresenta quindi un precedente valido. A giudizio del Comitato è necessario aggiungere all'articolo 87 la menzione dell'articolo 84, paragrafo 2, anche per il fatto che l'esenzione per categoria riguardante i consorzi marittimi ha implicazioni sia per le normative sui trasporti sia per le regole di concorrenza. La disciplina dei consorzi dei trasporti di linea è parte integrante del pacchetto di provvedimenti a favore dei trasporti marittimi. Tutte queste misure vanno adottate a norma dell'articolo 84, paragrafo 2. Di qui la necessità di un duplice fondamento giuridico.

3.6.2. È necessario che il regolamento definisca con chiarezza la sua portata. Il Comitato rileva che, mentre la comunicazione della Commissione menziona i consorzi nei trasporti marittimi di linea, la proposta di regolamento non fa menzione dei consorzi di linea regolari. Questa omissione andrebbe corretta nell'articolo 1 perché rischia di essere fraintesa: si potrebbe infatti interpretare la disposizione come riguardante anche i trasporti con navi da carico non regolari (tramps) definiti nel regolamento (CEE) n. 4056/86.

3.6.3. L'articolo 1 deve presentare una precisa definizione di linea.

3.6.4. L'articolo 4 dispone che le osservazioni delle persone e degli organismi interessati vengano trasmesse alla Commissione entro un termine « che non può essere inferiore ad un mese ». Non è realistico prevedere un periodo così breve anche se inteso come minimo.

4. Conclusioni

4.1. Il Comitato ritiene che la Commissione dovrebbe dire con maggiore chiarezza quali orientamenti intenda seguire circa le condizioni dell'esenzione per categoria. Esse dovrebbero comportare la salvaguardia della libertà di concorrenza a tre livelli (nell'ambito del consorzio, della conferenza e del settore) come pure la trasparenza.

4.2. Tenendo conto di quanto precede, e in particolare dell'impegno della Commissione circa le condizioni e gli obblighi dell'esenzione di categoria, il Comitato auspica che i consorzi vengano disciplinati assicurando opportuna garanzia e controlli ed evitando di dare carta bianca alla Commissione o agli stessi consorzi.

Fatto a Bruxelles, il 30 gennaio 1991.

Il Presidente

del Comitato economico e sociale

François STAEDELIN

ALLEGATO

al parere del Comitato economico e sociale

I seguenti emendamenti, presentati in base al parere della Sezione, conformemente al regolamento interno, sono stati respinti in sede di dibattito:

Punto 3.4.

Sopprimere a partire dalla terza frase del punto 3.4.1 (sesta riga) fino alla fine del punto 3.4.2. Sostituire con il seguente testo modificato:

« Se è pratica coerente l'adozione da parte del Consiglio di regolamenti che abilitano la Commissione ad adottare regolamenti specifici di applicazione in vari settori dell'economia (aviazione civile, accordi di distribuzione in esclusiva, concessione di licenze, accordi di specializzazione), e se il Comitato economico e sociale si è espresso a favore di tale prassi, lo stesso Comitato osserva che è stato creato un precedente diverso per il trasporto marittimo con il regolamento (CEE) n. 4056/86 che è lo strumento di applicazione degli articoli 85 e 86 del Trattato di Roma al settore. Il Comitato ritiene che, per motivi di coerenza e di certezza giuridica, occorre adottare la stessa procedura applicata al regolamento (CEE) n. 4056/86 anche al regolamento che concede l'esenzione per categoria ai consorzi marittimi. Il Comitato crede che questo assicurerà la trasparenza delle procedure. »

Motivazione

I punti sono in contraddizione con la normativa CEE esistente. Quale che sia la prassi in altri settori, resta il fatto che il regolamento (CEE) n. 4056/86 è il regolamento generale che applica le regole di concorrenza del Trattato ai trasporti marittimi. Il presente emendamento propone che in questo caso si applichi quanto stipulato per il precedente regolamento. L'impostazione globale del regolamento (CEE) n. 4056/86 è stata appoggiata dal Comitato economico e sociale e bisogna dare prova di coerenza.

L'essenza della proposta di emendamento è costituita dal fatto che un'esenzione per categoria con termini e condizioni definiti fornirebbe un quadro giuridico sicuro in partenza, grazie al quale le compagnie marittime comunitarie che operano all'interno dei consorzi, gli spedizionieri che cercano di avvalersi dei servizi dei consorzi e tutte le altre parti interessate saprebbero esattamente in quale posizione si trovano; inoltre, le istituzioni comunitarie definirebbero le condizioni e gli obblighi che i consorzi marittimi sono chiamati a soddisfare.

Il testo del punto 3.4.1 è in contraddizione con il punto 3.4.2. Il punto 3.4.1 raccomanda che la Commissione « convenga con le parti interessate le condizioni specifiche dell'esenzione per categoria » e che la stessa Commissione « predetermini » tali condizioni. Ma al punto 3.4.2 si propone che la Commissione « precisi meglio » le condizioni specifiche in uno stadio successivo e che addirittura le adegui — unilateralmente e senza ulteriori consultazioni — alle mutevoli condizioni future. Questo non salvaguarda la trasparenza e — invece di fornire le garanzie suggerite in questo testo — presenta il rischio di « dare alla Commissione un assegno in bianco ».

Votazione

Voti favorevoli: 30, voti contrari: 58, astensioni: 20.

Punto 3.5.1.

Modificare la terza frase come segue:

« Le condizioni di tale esenzione per categoria dovrebbero essere definite, in modo da salvaguardare la libera concorrenza. »

Motivazione

Si evince dall'emendamento che precede. Se è adottato l'emendamento al punto 3.4 « da definire in seguito » non ha più senso.

Votazione

Voti favorevoli: 38, voti contrari: 52, astensioni: 15.

Punto 4.1.

Modificare la prima frase nel modo seguente:« Il Comitato ritiene che nella proposta di regolamento del Consiglio la Commissione dovrebbe dire con maggiore chiarezza ... »

Motivazione

Identica a quelle dei punti 3.4.1 e 3.4.2.

Votazione

Voti favorevoli: 32, voti contrari: 52, astensioni: 17.

Punto 4.2.

Alle righe 1 e 2 cancellare « dell'impegno della Commissione circa le » e sostituire con « in merito alle ».

Motivazione

Si evince dai precedenti emendamenti.

Votazione

Voti favorevoli: 33, voti contrari: 54, astensioni: 15.

Parere in merito alla proposta di regolamento (CEE) del Consiglio sulla creazione di un certificato protettivo complementare per i medicinali [1]

(91/C 69/06)

Il Consiglio, in data 3 maggio 1990, ha deciso, conformemente all'articolo 100 A del Trattato che istituisce la Comunità economica europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla proposta di cui sopra.

La sezione « Industria, commercio, artigianato e servizi », incaricata di preparare i lavori in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del relatore Hilkens, in data 9 gennaio 1991.

Il Comitato economico e sociale ha adottato il 30 gennaio 1991, nel corso della 283ª sessione plenaria, con 81 voti favorevoli e 5 astensioni, il seguente parere.

In linea di principio il Comitato accoglie con favore l'obiettivo della proposta della Commissione, consistente in pratica in una migliore protezione dell'industria farmaceutica. Desidera tuttavia formulare i suggerimenti e le osservazioni che seguono.

1. Introduzione

1.1. La proposta in esame, che si basa sull'articolo 100 A del Trattato CEE, s'inserisce nel contesto di una politica comunitaria in campo sanitario, e più precisamente nell'ambito di un mercato interno dei prodotti farmaceutici.

1.2. Nel valutare l'importanza della normativa proposta dalla Commissione è necessario tener conto di tutti i suoi effetti. Il settore e il mercato dei prodotti farmaceutici presentano talune particolarità importanti sia per i fabbricanti che per i consumatori.

1.3. Sul fronte dell'offerta la particolarità della produzione dei medicinali sta nella forte dipendenza da ampie attività di ricerca. È per questo che risulta necessaria una protezione mediante brevetti. Manifestamente, però, la tutela effettiva che questi offrono è progressivamente « erosa » dai molteplici test necessari all'istruzione del dossier. Sul fronte della domanda, poi, i medicinali hanno un'importanza fondamentale per la salute pubblica, e stanno quindi particolarmente a cuore

[1] GU n. C 144 del 8. 5. 1990, pag. 10.