wordt geraadpleegd, zodat het voldoende tijd heeft om een dermate belangrijk vraagstuk grondig te kunnen bestuderen. Om met volledige kennis van zaken advies te kunnen uitbrengen, verzoekt het Comité de Commissie, de in paragraaf 2 genoemde studies te willen toezenden zodra zij beschikbaar zijn.

Gedaan te Brussel, 30 januari 1991.

De Voorzitter
van het Economisch en Sociaal Comité
François STAEDELIN

Advies over het voorstel voor een verordening (EEG) van de Raad betreffende de toepassing van artikel 85, lid 3, van het Verdrag op bepaalde groepen overeenkomsten, besluiten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen tussen scheepvaartondernemingen [1]

(91/C 69/05)

De Raad heeft op 3 juli 1990 besloten, overeenkomstig de bepalingen van artikel 198 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over het bovengenoemde voorstel.

De Afdeling voor vervoer en communicatie, die met de voorbereiding van de werkzaamheden dienaangaande was belast, heeft haar advies op 16 januari 1991 goedgekeurd. Rapporteur was mevr. Bredima-Savopoulou.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 283e zitting (vergadering van 30 januari 1991) het volgende advies uitgebracht, dat met 84 stemmen vóór en 11 stemmen tegen, bij 26 onthoudingen is goedgekeurd.

1. Inleiding

1.1. De Raad heeft in december 1986 vier verordeningen op het gebied van het zeevervoer [2] vastgesteld,die de eerste fase van een EG-beleid op dit gebied vormden. In de context van dit verslag is Verordening (EEG) nr. 4056/86 het belangrijkst. Deze verordening (rechtsgrondslag: de artikelen 84, lid 2, en 87) bevat gedetailleerde regels betreffende de toepassing van de artikelen 85 en 86 op het zeevervoer. Er werd een groepsvrijstelling voor lijnvaartconferenties verleend, waaraan bepaalde voorwaarden en verplichtingen zijn gekoppeld ter bescherming van de belangen van de gebruikers van vervoerdiensten. Deze verordening werd per 1 juli 1987 van kracht.

1.2. Tegelijk met het vaststellen van deze vier verordeningen verzocht de Raad de Commissie, om na te gaan of het noodzakelijk was nieuwe voorstellen in te dienen aangaande de concurrentie in het vervoer van passagiers, in de wilde vaart, lijnvaartconsortia en overeenkomsten tussen gebruikers van vervoerdiensten. De Commissie deed de toezegging om de Raad binnen een jaar een verslag uit te brengen over de noodzaak om groepsvrijstellingen te verlenen voor het vervoer van passagiers en voor lijnvaartconsortia.De Raad stelde destijds dat ingeval *joint ventures* en consortia uitsluitend de in artikel 2 van de verordening bedoelde technische verbeteringen of technische samenwerking tot doel hebben *cq* daarin resulteren of ingeval fijnmazige consortia slechts op kleinere marktaandelen betrekking hebben, het in artikel 85, lid 1, van het Verdrag neergelegde verbod daarop niet van toepassing is.

1.3. Met betrekking tot consortia heeft de Commissie reeds in april 1986 een hoorzitting georganiseerd waarbij alle betrokken partijen in het zeevervoer en de vertegenwoordigers van de EG-lid-staten werden gehoord. Doel van deze hoorzitting was, te komen tot een verduidelijking van de antwoorden op een door de Commissie toegezonden vragenlijst en aanvullende informatie te verkrijgen over de aard van de consortia en vooral over de punten waarop consortia van lijnvaartconferenties verschillen. Sindsdien zijn op min of meer gezette tijden besprekingen tussen de Commissie en de betrokken sector gevoerd.

[1] PB nr. C 167 van 10. 7. 1990, blz. 9.
[2] PB nr. L 378 van 31. 12. 1986.

1.4. In januari 1988 heeft de Commissie een tussentijds verslag opgesteld waarin zij tot de conclusie kwam dat er onvoldoende termen aanwezig waren om tot verlening van een groepsvrijstelling over te gaan. De reders werd verzocht, verdere gegevens te verstrekken, ten einde het overleg en de analyse van de Commissie te vergemakkelijken.

1.5. Na bestudering van bepaalde specifieke consortiumovereenkomsten kwam de Commissie tot de conclusie dat er bepaalde categorieën clausules zijn waarvan zou kunnen worden gezegd dat zij waarschijnlijk voldoen aan de voorwaarden om vrijstelling te verlenen op basis van artikel 85, lid 3, van het Verdrag en derhalve daarvoor krachtens de versnelde en vereenvoudigde verzetprocedure overeenkomstig artikel 12 van verordening (EEG) nr. 4056/86 een individuele vrijstelling kon worden verleend. Ten aanzien van andere clausules en afspraken in consortiumovereenkomsten,vooral wat het „poolen" van kosten en inkomsten betreft, stelde de Commissie zich op het standpunt dat deze zaken individueel dienden te worden bekeken.

1.6. De Commissie heeft in haar verslag over „De maatregelen ter verbetering van de exploitatievoorwaarden voor het EG-zeevervoer" [1] gesteld dat de noodzaak om te verduidelijken, welke positie consortia ten opzichte van de mededingingsregels innemen, één van de positieve maatregelen is waardoor het concurrentievermogen van de EG-koopvaardij wordt vergroot.

1.7. Het Economisch en Sociaal Comité attendeerde in zijn advies over de „Positieve maatregelen t.b.v. het zeevervoer" op het volgende [2]:

> „... het belang van praktische samenwerking en rationalisering volgens het model van de lijnvaartconsortia,met name in het geval van overtonnage. Het (Comité) wijst er nogmaals op, hoezeer het van belang is dat op korte termijn een soortgelijke en aanvaardbare oplossing voor deze problematiek wordt bereikt als tijdens de eerste fase van het zeevervoerbeleid voor de lijnvaartconferences het geval is geweest."

1.8. Na uitvoerig overleg, toen verdere informatie over consortia was ontvangen, heeft de Commissie in juni 1990 een „Verslag betreffende de mogelijkheid een generieke vrijstelling te verlenen voor consortiumovereenkomsten in de lijnvaart" ingediend. Bij dit verslag is het „Voorstel voor een verordening (EEG) van de Raad betreffende de toepassing van artikel 85, lid 3, van het Verdrag op bepaalde groepen overeenkomsten, besluiten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen tussen scheepvaartondernemingen" gevoegd [3].

2. Algemene opmerkingen

2.1. *Definitie van „consortia" en achtergrond daarvan*

2.1.1. De Commissie onderkent, hoezeer de verschillende consortium-overeenkomsten uiteenlopen en hoe complex deze zijn. Gebleken is dat het begrip „consortium" moeilijk afdoende te definiëren is. *Grosso modo* kunnen „consortia" worden omschreven als samenwerkingsverbanden in de lijnvaartsector (met een uiteenlopende mate van hechtheid), waarbij de deelnemende lijnen zich bezighouden met een (uiteenlopend) aantal activiteiten voor gezamenlijke rekening, ten einde te komen tot de noodzakelijke schaalvergroting en de vruchten te plukken van de rationalisering van diensten op een bepaalde route. De mate van vervlechting en omvang van de gezamenlijke activiteiten variëren naar gelang van de vereisten van deze route en de marktsituatie, doch door middel van het consortium blijft de eigen identiteit van de afzonderlijke rederijen zoveel mogelijk behouden.

2.1.2. In de regel worden bij consortia de kosten van de exploitatie van schepen en het „poolen" van vracht gecombineerd. Deelnemers aan consortia dragen het risico ervan middels een systeem van kostendeling waardoor alle onder het consortium vallende schepen in wezen een gezamenlijke verantwoordelijkheid worden. Het ter beschikking stellen van containers blijft normaliter een zaak van de afzonderlijke deelnemers aan het consortium,voor wie deze containers een belangrijk middel zijn om hun eigen identiteit te behouden. De consortiumleden vervoeren gewoonlijk elkaars containers op elkaars schepen, hetzij op basis van wederzijdse compartimentbevrachting, hetzij op basis van andere regelingen betreffende het delen van scheepsruimte.

2.1.3. Zoals reeds is opgemerkt, zijn er een aanzienlijk aantal uiteenlopende categorieën consortia die reiken van groepen gericht op het maken van winst tot minder hecht aaneengesloten groepen die slechts iets meer omvatten dan regelingen betreffende het delen van scheepsruimte. De onderdelen waarop consortia een samenwerking kunnen overeenkomen, zijn onder meer: gemeenschappelijke dienstregeling, uitwisseling van scheepsruimte/compartimenten, gemeenschappelijke uitrusting, gemeenschappelijk exploitatiekantoor, gemeenschappelijke terminalexploitatie, gemeenschappelijke terminalcontracten, „poolen" van vracht, inkomsten en van netto-opbrengst, beschikken over stemrechten in conferenties, gemeenschappelijke marketing, gemeenschappelijk cognossement, gemeenschappelijk vaststellen van prijzen, gemeenschappelijke groupage en gemeenschappelijk ophalen van vracht. Deze activiteiten zijn in tabelvorm in bijlage 1 van het Verslag van de Commissie vermeld.

2.1.4. Deelnemers in een consortium aanvaarden dat hun zelfstandigheid als afzonderlijke onderneming in het kader van de overeengekomen samenwerking aan beperkingen is onderworpen, doch dat een en ander om de zoveel tijd kan worden herzien.

[1] Doc. COM(89) 266 def. van 3 augustus 1989.
[2] PB nr. C 56 van 7. 3. 1990, blz. 70.
[3] Doc. COM(90) 260 def. van 18 juni 1990.

2.1.5. Consortia zijn een vrij recent verschijnsel en een uitvloeisel van de stormachtige ontwikkeling in het containervervoer in de jaren 60/70 die het bouwen van aanzienlijk grotere schepen noodzakelijk maakte, ten einde de vruchten te kunnen plukken van de schaalvergroting en de produktiviteit van schepen te kunnen verhogen. De bedragen die moesten worden geïnvesteerd in nieuwe uitrusting, ten einde deze technologische vernieuwing te kunnen doorvoeren, waren voor het merendeel van de afzonderlijke reders niet op te brengen. Toen bleek dat verreweg de meeste lijnvaartrederijen niet langer de optimale commerciële eenheid waren om de daarvoor benodigde enorme bedragen bijeen te brengen.

2.1.6. Tal van lijnvaartrederijen die in het verleden geregelde lijnvrachtdiensten onderhielden, sloten zich aaneen in consortia, eerst in nationaal verband en vervolgens ook in internationaal verband. Hierdoor werd zowel de financiering van de benodigde aanzienlijke investeringen vergemakkelijkt, als de door de containerisering (1 containerschip = 5 à 7 conventionele vrachtschepen) noodzakelijk geworden coördinatie van de aanzienlijke vermindering van het aantal vrachtschepen mogelijk gemaakt. Tevens konden hierdoor frequente geregelde diensten middels compartimentbevrachting in stand worden gehouden, wat anders voor tal van afzonderlijke rederijen niet mogelijk zou zijn geweest. Voorbeelden daarvan zijn o.m. routes (b.v. op Midden-Amerika en West-Afrika), waarbij aan het begin en einde van de route verscheidene landen liggen, doch voor de vrachtstromen in beide richtingen slechts een of twee schepen per maand nodig zijn.

2.1.7. Net zoals het ontstaan van lijnvaartconferences een eeuw geleden een voorbeeld was van een op grond van commerciële noodzaken tot stand gekomen structurele aanpassing, nl. door het optimaal benutten van bestaande zeevervoersmogelijkheden op afzonderlijke routes, kon dank zij consortia worden overgeschakeld van het conventionele vervoer van vracht naar het vervoer per container door de beschikbare middelen te bundelen en door het gezamenlijk laten bouwen van het benodigde aantal schepen dat voor het vervoer in kwestie het meest geschikt is.

2.2. *Nut van consortia*

2.2.1. Alom wordt onderkend, hoe waardevol en nuttig consortia zijn als middel om in het containertijdperk te rationaliseren. De Commissie stelt zich in haar Verslag over lijnvaartconsortia op het standpunt dat, wil het EG-zeevervoer in de internationale lijnvaart kunnen concurreren, dan dient het gebruik te maken van de aan schaalvergroting verbonden kostenvoordelen en dat dank zij consortia de middelen kunnen worden geboden om de produktiviteit van lijnvaartdiensten te vergroten alsook de technische en economische vooruitgang te bevorderen. Het Comité onderschrijft deze conclusies.

2.2.2. Bovendien genieten de gebruikers van door consortia aangeboden zeevervoerdiensten aanzienlijke voordelen, nl. de zekerheid van geregelde diensten, kostenvoordelen als gevolg van schaalvergroting bij de exploitatie van schepen en havenvoorzieningen; consortia bieden kwalitatief hoogwaardige diensten doordat zij beschikken over modernere schepen, uitrusting en havenfaciliteiten, gemeenschappelijke diensten verlenen waardoor wordt voorzien in de vraag van tal van verladers naar een efficiënter vervoer van huis tot huis.Het Comité onderschrijft deze in het verslag van de Commissie opgesomde voordelen van consortia voor verladers.

3. **Bijzondere opmerkingen**

3.1. Daar zonder meer vaststaat dat consortia in commercieel opzicht van nut zijn, is het Comité van oordeel dat bij een op de EG-mededingingsregels gebaseerde reglementering voor consortia noodzakelijkerwijs van de volgende premisse dient te worden uitgegaan: instandhouding van een vrije concurrentie met zo min mogelijk administratieve rompslomp. Het Comité onderkent, hoezeer consortia uit economisch oogpunt van belang zijn, aangezien zij thans steeds meer de functie van conferences in de lijnvaart overnemen en dat deze tendens naar verwachting zal doorzetten. Voorts is het Comité zich ervan bewust dat consortia — in tegenstelling tot lijnvaartconferences — een vrij recent verschijnsel zijn, en dat de Gemeenschap in verband met de snelheid waarmee zich in het zeevervoer structurele wijzigingen voltrekken, behoedzaam te werk dient te gaan bij het vaststellen van wettelijke voorschriften voor consortia. Tevens constateert het Comité dat er in feite geen echte EG-consortia zijn (zie de bijlagen bij het Verslag van de Commissie). Bij het merendeel van de consortia gaat het namelijk om rederijen uit de EG-lid-staten en partners uit Europese niet-lid-staten of zelfs uit nog andere landen. Bijgevolg zou het tot stand brengen van een koppeling tussen het opstellen van wettelijke voorschriften voor consortia en de positieve maatregelen van Gemeenschapswege ten behoeve van de EG-koopvaardij in de praktijk erop neerkomen dat ook ondernemingen in niet-lid-staten baat hebben bij deze positieve maatregelen.

3.2. Krachtens dit voorstel voor een verordening van de Raad kan de Commissie een op artikel 85, lid 3, van het Verdrag gebaseerde groepsvrijstelling verlenen. In dit voorstel wordt gedacht aan de mogelijkheid om een groepsvrijstelling te verlenen aan multimodale consortia die ook het inland vervoer van deze consortia zou omvatten. De aan de groepsvrijstelling te verbinden voorwaarden en verplichtingen zullen nadien in een door de Commissie uit te vaardigen verordening worden vastgelegd. Zoals de Commissie in haar Verslag opmerkt, kunnen deze vereisten „slechts in bijzonderheden worden vastgesteld na verder overleg met de belanghebbenden en met de lid-staten". De Commissie wil via een ruim opgezette en verreikende groepsvrijstelling een zo groot mogelijk aantal uiteenlopende clausules in consortiumovereenkomsten bestrijken.

3.3. *Regime voor consortia*

3.3.1. Het Comité heeft bij het zoeken naar het met de EG-mededingingsregels strokende meest doelmatige

regime voor consortia verscheidene mogelijkheden onder de loep genomen, nl. in het geheel geen verordening, wijziging van Verordening (EEG) nr. 4056/86 inzake verlening van een groepsvrijstelling, een nieuwe verordening inzake verlening van een groepsvrijstelling en een per geval te verlenen individuele vrijstelling. Wil men een bepaalde richting kunnen inslaan, dan dient eerst een antwoord te worden gegeven op de volgende vragen: zijn consortia hetzelfde als lijnvaartconferences, wordt de concurrentie door consortia al dan niet beperkt en bieden zij de verladers een behoorlijk dienstenpakket?

3.3.2. Naar het oordeel van een aantal betrokken kringen wordt de concurrentie door consortia niet beperkt. Mocht men evenwel tot de conclusie komen dat zulks wél het geval is, dan zijn deze kringen er omwille van de doelmatigheid en om de zaak op dezelfde manier aan te pakken als bij lijnvaartconferences is gebeurd, voorstander van dat Verordening (EEG) nr. 4056/86 wordt gewijzigd in plaats van een aparte, op zichzelf staande regeling op te stellen. Volgens andere betrokken kringen wordt de concurrentie door consortia wel degelijk beperkt, en vervullen consortia andere taken dan conferences; derhalve kan een reglementering inzake consortia niet onder het toepassingsgebied van Verordening (EEG) nr. 4056/86 vallen, maar dient een nieuwe verordening te worden opgesteld die op de specifieke kenmerken van consortiumovereenkomsten moet zijn afgestemd. Gezien het grote aantal uiteenlopende consortiumovereenkomsten en de complexe vorm waarin deze zijn gegoten, zijn weer andere betrokken kringen van oordeel dat de Commissie uitsluitend individuele vrijstellingen dient te verlenen, waarbij elke consortiumovereenkomst apart op haar eigen merites dient te worden beoordeeld. Ongeacht de wettelijke reglementering die uiteindelijk voor consortiumovereenkomsten zal gelden, stelt het Comité zich op het standpunt dat een dergelijke reglementering ervoor dient te zorgen dat bij de activiteiten van consortia een aanzienlijke mate van transparentie is gewaarborgd.

3.3.3. Per saldo is het Comité van oordeel dat consortia de verladers een efficiënt dienstenpakket bieden en dat zij niet hetzelfde zijn als lijnvaartconferences. In sommige gevallen hebben consortia de concurrentie bevorderd, terwijl in andere gevallen de concurrentie hierdoor juist is beperkt. Hoewel er een aanzienlijk aantal verschillende categorieën consortia met uiteenlopende doeleinden bestaan, is het mogelijk een aantal gemeenschappelijke kenmerken aan te geven die een gemeenschappelijke wettelijke regeling voor consortiumovereenkomsten wettigen.

3.3.4. Gezien deze overwegingen is het volgens het Comité — dat in dit opzicht een middenkoers vaart — noodzakelijk dat er een nieuwe verordening inzake verlening van een groepsvrijstelling wordt vastgesteld. Deze noodzaak vloeit voort uit het feit dat consortia andere taken vervullen dan lijnvaartconferences. Aangezien consortiumovereenkomsten in sommige gevallen de concurrentie beperken, lijkt een groepsvrijstelling op basis van artikel 85, lid 3, gewenst, waarbij de voordelen van consortiumovereenkomsten voor verladers in aanmerking dienen te worden genomen.

3.4. *Toe te passen procedure*

3.4.1. Ten aanzien van de toe te passen optimale procedure voor de reglementering inzake consortia constateert het Comité dat de Commissie een voorstel voor een verordening van de Raad inzake verlening van een groepsvrijstelling heeft ingediend, op basis waarvan de Commissie wordt gemachtigd om via een verordening te werk te gaan en de voorwaarden aan te geven waaronder een dergelijke groepsvrijstelling wordt verleend. Het Comité heeft ook een andere mogelijkheid bestudeerd, nl. te werk te gaan op basis van een verordening van de Raad inzake verlening van een groepsvrijstelling en tegelijkertijd de daarvoor geldende bepalingen en voorwaarden aan te geven. In verband met het obstakel van de „institutionele kwestie" en aangezien zulks haaks staat op de gebruikelijke gang van zaken, dient van deze mogelijkheid te worden afgezien. Het is namelijk gebruikelijk dat de Raad een machtigingsverordening vaststelt op basis waarvan de Commissie overgaat tot afkondiging van een verordening inzake toepassing van artikel 85, lid 3, van het Verdrag op tal van sectoren [1]. Dit is het geval geweest bij de burgerluchtvaart, alleenverkoopovereenkomsten, octrooilicenties, specialisatie-overeenkomsten. Het Economisch en Sociaal Comité heeft in zijn adviezen steeds met deze handelwijze ingestemd [2]. In weerwil van de daarbij geuite vrees dat een dergelijke handelwijze zou neerkomen op het geven van een blanco cheque aan de Commissie met betrekking tot het zeevervoer, kan per saldo hiermee akkoord worden gegaan, op voorwaarde evenwel dat de Commissie vóór de vaststelling van de machtigingsverordening van de Raad met de betrokken partijen overeenstemming bereikt over de specifieke bepalingen en voorwaarden voor de te verlenen groepsvrijstelling. Volgens het Comité behoeft niet van de gebruikelijke procedure te worden afgeweken, op voorwaarde evenwel dat de Commissie zich ertoe verbindt om voordien de specifieke voorwaarden voor de groepsvrijstelling vast te leggen, ten einde niet voor onaangename verrassingen te komen te staan.

3.4.2. Toepassing van de procedure van de machtigingsverordening heeft tegelijkertijd het voordeel dat door het snel vaststellen van een verordening van de Raad rechtszekerheid wordt geboden, en dat daardoor de onzekerheid waarin de consortia thans verkeren omtrent hun positie uit het oogpunt van de EG-mededingingsregels wordt weggenomen. Daarentegen zullen de discussies over de precieze bewoordingen van en de voorwaarden voor verlening van een groepsvrijstelling wellicht veel tijd vergen totdat Commissie, deskundigen van de EG-lid-staten en de betrokken kringen daarover overeenstemming hebben bereikt. Inmiddels zou een groepsvrijstelling zijn verleend op basis van de verordening van de Raad waarbij de Commissie wordt gemachtigd, de bewoordingen ervan op een later tijdstip te preciseren. De procedure van de machtigingsverordening werkt bevredigend in alle bedrijfstakken en heeft

[1] PB nr. L 374 van 31. 12. 1987, blz. 9; PB nr. L 285 van 29. 12. 1971, blz. 46.

[2] PB nr. C 237 van 12. 9. 1988, blz. 6, PB nr. C 237 van 12. 9. 1988, blz. 9; PB nr. C 237 van 12. 9. 1988, blz. 11.

tevens het voordeel dat deze de nodige flexibiliteit biedt doordat de groepsvrijstelling wordt aangepast aan de gewijzigde omstandigheden, zodat deze ook van toepassing is op nieuwe categorieën consortiumovereenkomsten. Naar het oordeel van het Comité dient ervoor te worden gezorgd dat de doorzichtigheid van de procedures niet in het gedrang komt.

3.5. *Multimodaal vervoer*

3.5.1. Het merendeel van de consortia houdt zich bezig met multimodaal vervoer. Krachtens dit voorstel voor een verordening kan een groepsvrijstelling worden verleend aan multimodale consortia die zich behalve met zeevervoer ook met inland transport bezighouden. Aan een dergelijke groepsvrijstelling zouden de — op een later tijdstip vast te leggen — vereiste voorwaarden ter instandhouding van de vrije concurrentie moeten worden verbonden. De keuze door de verladers van maatschappijen die uitsluitend in het zeevervoer opereren, zou niet door de groepsvrijstelling worden beïnvloed, en verladers dienen niet alleen in theorie, maar ook in de praktijk te kunnen blijven uitmaken, met welke rederij zij hun lading over zee laten vervoeren, en discriminatie van het door rederijen verrichte wegvervoer dient te zijn verboden.

3.6. *Rechtsgrondslag van de verordening en opmerkingen over de afzonderlijke artikelen*

3.6.1. Dit voorstel voor een verordening heeft artikel 87 als rechtsgrondslag gekregen. Van artikel 84, lid 2, wordt niet gesproken, hoewel Verordening (EEG) nr. 4056/86, die een dubbele rechtsgrondslag heeft, nl. de artikelen 87 en 84, lid 2, een bruikbaar precedent vormt. Volgens het Comité is vermelding van artikel 84, lid 2, in combinatie met artikel 87 tevens noodzakelijk, omdat de groepsvrijstelling voor zeevaartconsortia gevolgen met zich brengt op het gebied van de wettelijke voorschriften inzake het zeevervoer en de mededinging. De wijze van behandeling van lijnvaartconsortia is een essentieel bestanddeel van het pakket „positieve maatregelen ten behoeve van het zeevervoer", en alle daartoe behorende maatregelen dienen op basis van artikel 84, lid 2, te worden vastgesteld. Derhalve dient dit voorstel voor een verordening een dubbele rechtsgrondslag te krijgen.

3.6.2. Het toepassingsgebied van deze verordening dient duidelijk te worden omschreven: het Comité constateert dat in de Mededeling van de Commissie weliswaar wordt gesproken van lijnvaartconsortia, doch dat nergens in het corpus van dit voorstel voor een verordening de „lijnvaart" of de „activiteiten in dat verband" worden genoemd. Deze lacune dient in artikel 1 te worden aangevuld, aangezien ten onrechte zou kunnen worden verondersteld dat consortia voor de wilde vaart, zoals omschreven in Verordening (EEG) nr. 4056/86, eveneens onder het toepassingsgebied zouden vallen.

3.6.3. In artikel 1 dient een nauwkeurige definitie van lijnvaartconsortia te worden gegeven.

3.6.4. In artikel 4 is bepaald dat alle belanghebbenden in de gelegenheid dienen te worden gesteld, binnen een termijn die niet korter mag zijn dan één maand, hun opmerkingen aan de Commissie voor te leggen. Zelfs al wordt deze termijn als minimumperiode beschouwd, dan nog is deze gewoon te krap.

4. Conclusies

4.1. Naar het oordeel van het Comité dient de Commissie duidelijker aan te geven, volgens welke hoofdlijnen zij te werk wil gaan bij het vastleggen van de bepalingen van en de voorwaarden voor de verlening van de groepsvrijstelling. Deze voorwaarden dienen van dien aard te zijn dat de vrije concurrentie op drieërlei niveau is gewaarborgd, nl. binnen het consortium, binnen de conference, op de betrokken route, en dat tevens de doorzichtigheid niet in het gedrang komt.

4.2. Gezien de overwegingen in het voorgaande — en in het bijzonder de verplichting van de Commissie inzake de aan de groepsvrijstelling gekoppelde voorwaarden/verplichtingen —, bepleit het Comité een wettelijke regeling voor consortia met „checks and balances" zonder dat de Commissie of consortia een blanco cheque wordt gegeven.

Gedaan te Brussel, 30 januari 1991.

De Voorzitter

van het Economisch en Sociaal Comité

François STAEDELIN

BIJLAGE

bij het advies van het Economisch en Sociaal Comité

De onderstaande, conform het Reglement van Orde ingediende wijzigingsvoorstellen op het advies van de Afdeling zijn tijdens de beraadslaging verworpen.

Paragraaf 3.4.1 en 3.4.2.

Paragraaf 3.4.1 na de eerste twee zinnen en paragraaf 3.4.2 in zijn geheel te schrappen en door de volgende gewijzigde tekst te vervangen:

„Het is gebruikelijk dat de Raad een machtigingsverordening vaststelt op basis waarvan de Commissie dan een meer gedetailleerde uitvoeringsverordening vaststelt voor verschillende sectoren van de economie (dit is b.v. geschied in het geval van de burgerluchtvaart, alleenverkoopovereenkomsten, octrooilicenties, specialisatie-overeenkomsten). Het Economisch en Sociaal Comité heeft in zijn adviezen steeds met deze handelwijze ingestemd, doch de Afdeling constateert dat in Verordening (EEG) nr. 4056/86, d.w.z. het algemene instrument voor de toepassing van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag op het zeevervoer, een nieuw precedent is geschapen. De Afdeling is van oordeel dat — in het belang van de continuïteit en de rechtszekerheid — m.b.t. de verordening inzake verlening van groepsvrijstellingen voor lijnvaartconsortia dezelfde procedure gevolgd zou moeten worden als in Verordening (EEG) nr. 4056/86. De Afdeling is van mening dat door een dergelijke handelwijze de doorzichtigheid van de procedures gewaarborgd wordt."

Motivering

Deze paragrafen stroken niet met de bestaande EG-wetgeving. Welke aanpak in andere sectoren ook gebruikelijk mogen zijn, de overkoepelende verordening op basis waarvan de mededingingsregels van het Verdrag op het zeevervoer worden toegepast, is Verordening (EEG) nr. 4056/86. Geadviseerd wordt derhalve, in het onderhavige geval dezelfde procedure te volgen als bij de voorgaande verordening. Het Economisch en Sociaal Comité heeft de algemene aanpak in Verordening (EEG) nr. 4056/86 gesteund en het zou consequent moeten blijven.

De essentie van dit wijzigingsvoorstel is dat een in duidelijke bewoordingen gestelde en aan voorwaarden gekoppelde groepsvrijstelling van begin af aan rechtszekerheid zou bieden, zodat in consortiumverband opererende lijnvaartrederijen uit de EG-lid-staten, verladers die gebruik willen maken van het dienstenpakket van consortia en alle overige belanghebbenden precies zouden weten, waar zij aan toe zijn en dat de EG-Instellingen zouden hebben bepaald, aan welke voorwaarden en verplichtingen lijnvaartconsortia zouden moeten voldoen.

De huidige tekst van paragraaf 3.4.1 is ook strijdig met paragraaf 3.4.2. In paragraaf 3.4.1 wordt als voorwaarde gesteld dat de Commissie „met de betrokken partijen overeenstemming bereikt over de specifieke bepalingen en voorwaarden voor de te verlenen groepsvrijstelling" en dat zij deze „voordien" moet vastleggen. In paragraaf 3.4.2 wordt evenwel gezegd dat de Commissie de specifieke bewoordingen hiervan op een later tijdstip kan „preciseren" en dat zij deze zelfs — unilateraal en zonder verder overleg — kan aanpassen aan gewijzigde omstandigheden in de toekomst. De doorzichtigheid wordt hierdoor niet gewaarborgd, en een en ander houdt — in tegenstelling tot datgene wat in de huidige tekst wordt gezegd — het risico in dat men de Commissie hiermee „een blanco cheque" geeft.

Uitslag stemming

Stemmen vóór: 30, stemmen tegen: 58, onthoudingen: 20.

Paragraaf 3.5.1.

De derde zin van deze paragraaf („Aan een dergelijke groepsvrijstelling zouden..... voorwaarden ter instandhouding van de vrije concurrentie moeten worden verbonden.") te schrappen en door het volgende te vervangen:

„De bepalingen van een dergelijke groepsvrijstelling en de daarvoor geldende voorwaarden dienen te worden vastgelegd, waardoor de vrije concurrentie in stand wordt gehouden."

Motivering

Logische wijziging. Wordt het wijzigingsvoorstel met betrekking tot paragraaf 3.4.1 en 3.4.2 goedgekeurd, dan zijn de woorden „op een later tijdstip vast te leggen" niet langer relevant.

Uitslag stemming

Stemmen vóór: 38, stemmen tegen: 52, onthoudingen: 15.

Paragraaf 4.1.

In de eerste regel de woorden „de Commissie duidelijker aan te geven" te schrappen en door het volgende te vervangen: „... in het voorstel van de Commissie duidelijker te worden aangegeven".

Motivering

Zie de motivering bij het voorstel tot wijziging van paragraaf 3.4.1 en 3.4.2.

Uitslag stemming

Stemmen vóór: 32, stemmen tegen: 52, onthoudingen: 17.

Paragraaf 4.2.

In de eerste zin van deze paragraaf de woorden „de verplichting van de Commissie" te schrappen en te vervangen door „met het oog op".

Motivering

Logische wijziging.

Uitslag stemming

Stemmen vóór: 33, stemmen tegen: 54, onthoudingen: 15.

Advies over het voorstel voor een verordening (EEG) van de Raad betreffende de invoering van een aanvullend beschermingscertificaat voor geneesmiddelen [1]

(91/C 69/06)

De Raad heeft op 3 mei 1990 besloten, overeenkomstig de bepalingen van artikel 100 A van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, het Economisch en Sociaal Comité om advies te vragen over het bovengenoemde voorstel.

De Afdeling voor industrie, handel, ambacht en diensten, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 9 januari 1991 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Hilkens.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 283e zitting (vergadering van 30 januari 1991) het volgende advies uitgebracht, dat met 81 stemmen vóór, bij 5 onthoudingen is goedgekeurd.

Het Comité stemt in beginsel in met het in het voorstel van de Commissie beoogde doel en de hiermee nagestreefde betere bescherming van de Europese geneesmiddelenindustrie, maar tekent hierbij wel het volgende aan.

1. Inleiding

1.1. Dit op artikel 100 A van het EEG-Verdrag berustende voorstel past in het kader van een communautair beleid in de gezondheidszorg, meer concreet in het kader van een interne markt voor geneesmiddelen.

1.2. Bij de beoordeling van de betekenis van het door de Europese Commissie gedane voorstel dienen alle denkbare effecten daarvan in ogenschouw te worden genomen. De farmaceutische sector en markt hebben een aantal bijzondere kenmerken, welke zowel voor de producenten als voor de consumenten van belang zijn.

1.3. Wat de aanbodzijde betreft, wordt het specifieke karakter van de farmaceutische produktie sterk bepaald door de noodzaak van een omvangrijke research, waardoor octrooibescherming geboden is. Deze effectieve octrooibescherming wordt blijkbaar geconfronteerd met een geleidelijke „erosie", vanwege de talrijke proeven nodig voor het dossier. Wat de vraagzijde betreft, hebben wij te maken met een produkt dat van wezenlijk

[1] PB nr. C 144 van 8. 5. 1990, blz. 10.