om den rapport, som eventuelt måtte medfølge, således at det får den fornødne tid til at sætte sig ind i et så vigtigt spørgsmål. For at kunne afgive udtalelse med fuld indsigt i sagen anmoder ØSU Kommissionen om at få tilstillet de under punkt 2 i denne udtalelse nævnte undersøgelser, så snart de foreligger.

Bryssel, den 30. januar 1991.

François STAEDELIN

Formand for

Det økonomiske og sociale Udvalg

Udtalelse om Kommissionens forslag til Rådets forordning (EØF) om anvendelse af Traktatens artikel 85, stk. 3, på visse kategorier af aftaler, vedtagelser og samordnet praksis mellem rederier [1]

(91/C 69/05)

Rådet for De Europæiske Fællesskaber besluttede den 3. juli 1990 under henvisning til EØF-traktatens artikel 198 at anmode om Det økonomiske og sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's sektion for transport og kommunikation, som udpegede Bredima-Savopoulou til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 16. januar 1991.

Det økonomiske og sociale Udvalg vedtog på sin 283. plenarforsamling, den 30. januar 1991 med 84 stemmer for, 11 imod og 26 hverken for eller imod, følgende udtalelse.

1. Indledning

1.1. Rådet vedtog i december 1986 som første etape i en fælles EF-politik fire forordninger på søtransportområdet [2]. Set i relation til denne rapport er forordning (EØF) nr. 4056/86 den vigtigste. Med Traktatens artikel 84, stk. 2, og artikel 87 som juridisk grundlag blev der i denne forordning fastlagt detaljerede regler for anvendelse af artikler 85 og 86 på søtransport. Der blev indrømmet en gruppefritagelse for linjekonferencer under forudsætning af opfyldelsen af bestemte betingelser og krav, som skulle beskytte transportbrugernes interesser. Forordningen trådte i kraft 1. juli 1987.

1.2. Rådet opfordrede i forbindelse med vedtagelsen af de fire forordninger Kommissionen til at overveje hensigtsmæssigheden af at fremsætte nye forslag vedrørende konkurrencen inden for passagerbefordring, trampfart, konsortieaftaler inden for linjeskibsfart og aftaler mellem transportbrugere. Kommissionen gav tilsagn om inden for et år at forelægge Rådet en rapport om, hvorvidt gruppefritagelser inden for passagerbefordring og konsortieaftaler i linjeskibsfarten måtte skønnes nødvendige. Rådet fastslog på daværende tidspunkt, » at i de tilfælde, hvor formålet og hensigten med *joint ventures* og konsortieaftaler enten er tekniske fremskridt eller samarbejde i overensstemmelse med bestemmelserne i forordningens artikel 2 eller i tilfælde, hvor fast sammentømrede konsortier kun omfatter mindre markedsandele, skal forbudet i artikel 85, stk. 1, ikke finde anvendelse på disse «.

1.3. For så vidt angår konsortieaftaler, foretog Kommissionen allerede i april 1986 en høring af alle berørte parter inden for skibsfarten og af repræsentanter for medlemsstaterne. Formålet hermed var at få en nærmere belysning af de modtagne svar på et spørgeskema udsendt af Kommissionen samt at indhente yderligere oplysninger om konsortiernes karakter, og specielt om, på hvilke punkter disse adskiller sig fra konferencerne. I den efterfølgende periode har Kommissionen nogenlunde regelmæssigt haft samråd med skibsfartssektoren.

[1] EFT nr. C 167 af 10. 7. 1990, s. 9.
[2] EFT nr. L 378 af 31. 12. 1986.

1.4. I januar 1988 fremlagde Kommissionen en interimsrapport, i hvilken den konkluderede, at den ikke sad inde med et materiale, som i sig selv kunne retfærdiggøre en gruppefritagelse for konsortieaftaler. For at opnå et bedre grundlag for sine overvejelser og analyser anmodede Kommissionen derfor rederne om yderligere oplysninger.

1.5. På basis af en undersøgelse af forskellige specifikke konsortieaftaler nåede Kommissionen frem til, at visse klausuler måske kunne siges at opfylde kravene for en fritagelse i medfør af Traktatens artikel 85, stk. 3, og at disse derfor kunne indrømmes en individuel fritagelse i overensstemmelse med den fremskyndede og forenklede indsigelsesprocedure i artikel 12 i Rådets forordning (EØF) nr. 4056/86. For så vidt angik andre klausuler og ordninger i forbindelse med konsortieaftaler, navnlig vedrørende omkostnings- og indtægtspuljer, mente man, at Kommissionen måtte undersøge disse enkeltvis.

1.6. I Kommissionens rapport om »Foranstaltninger til forbedring af driftsbetingelserne for EF's skibsfart« [1], nåede man frem til, at en klarlægning af konsortiernes situation i relation til konkurrencereglerne var en af de positive foranstaltninger, der kunne fremme EF-handelsflådernes konkurrenceevne.

1.7. ØSU understregede i sin rapport om ovennævnte foranstaltninger [2]:

> betydningen af den form for praktisk samarbejde og rationalisering, som man finder i linerkonsortier, specielt i forbindelse med overtonnagesejlads... (samt) betydningen af, at der findes en acceptabel og snarlig løsning på dette problem i lighed med den, der er opnået for linjekonferencer i den første etape af søtransportpolitikken.

1.8. Efter indgående overvejelser på baggrund af yderligere tilgåede oplysninger om konsortieaftaler, udarbejdede Kommissionen i juni 1990 en rapport om mulighederne for en gruppefritagelse for konsortieaftaler i linjeskibsfarten, som blev ledsaget af et forslag til Rådets forordning om anvendelse af Traktatens artikel 85, stk.3, på visse kategorier af aftaler, vedtagelser og samordnet praksis mellem rederier» [3].

[1] Dok. KOM(89) 266 endelig udg. af 3. 8. 1989.
[2] EFT nr. C 56 af 7. 3. 1990, s. 70.
[3] Dok. KOM(90) 260 endelig udg. af 18. 6. 1990.

2. Generelle bemærkninger

2.1. *Konsortieaftaler — definition og baggrund*

2.1.1. Kommissionen erkender, at konsortieaftalerne har mange og meget komplicerede former, og det har vist sig vanskeligt at finde frem til en endegyldig definition. Konsortierne kan imidlertid bredt defineres som (mere eller mindre snævert samarbejdende) kooperative foretagender inden for linjeskibsfarten, gennem hvilke de involverede rederier deltager i en række (forskellige) fællesaktiviteter for at opnå de nødvendige stordriftsfordele og rationaliseringsgevinster inden for en bestemt sektor. Integrationsgraden og omfanget af fælles aktiviteter afhænger af behovet og forholdene inden for den pågældende sektor, men konsortiemekanismen bevarer i det videst mulige omfang det enkelte rederis egen identitet.

2.1.2. Konsortierne kombinerer normalt faktorer som deling af fartøjsomkostninger og puljeordning for laster. Konsortiedeltagerne forpligter sig til at deltage i et samarbejde baseret på et omkostningsdelingssystem, hvorved de i realiteten bærer et fælles ansvar for samtlige skibe. Containerforsyningsansvaret påhviler normalt hver enkelt deltager, som derigennem sikrer sig en vigtig forudsætning for at bevare sin identitet som selskab. Det enkelte medlem transporterer almindeligvis andre medlemmers containere på sine skibe og *vice versa* på basis af gensidige »slot charter«-aftaler eller andre lastrumsdelingsordninger.

2.1.3. Der findes som nævnt mange forskellige former for konsortier, lige fra de mere overskudsorienterede grupper, til mere løse former for samarbejde, som ikke rækker meget længere end til lastrumsdelingsordninger. Konsortiedeltagere kan for eksempel samarbejde på følgende områder: fælles fartplaner, udveksling af lastrumskapacitet og slots, fælles brug af udstyr, fælles driftskontor, fælles terminaldrift, fælles forhandling af terminalkontrakter, lastdeling, indtægtsdeling, nettoudbyttedeling, stemmeoverdragelse på linjekonferencer, fælles markedsføring, fælles ladningsfortegnelser, fælles prisfastsættelse, fælles konsolidering og fælles vejtransportfaciliteter. Disse funktioner er tabellarisk opstillet i bilag 1 til Kommissionens rapport.

2.1.4. Konsortiedeltagere accepterer en begrænsning af deres autonomi som individuelle selskaber inden for rammerne af samarbejdsaftaler, som revideres med faste mellemrum.

2.1.5. Konsortierne er et fænomen af relativ ny dato, hvis opståen skyldes containerrevolutionen i 1960'erne og 1970'erne, som gjorde det nødvendigt at bygge langt større skibe for at opnå stordriftsfordele og øge fartøjernes produktivitet. De nødvendige investeringer til en nyudrustning af skibene, som fulgte af denne teknologifornyelse, lå ud over, hvad de fleste redere kunne magte. Det blev på daværende tidspunkt klart, at langt størsteparten af de eksisterende linjerederier ikke længere havde den optimale størrelse for tilvejebringelsen af de nødvendige, meget betydelige kapitalmidler.

2.1.6. Mange af de skibsfartsselskaber, som tidligere varetog linjefragtydelser, sluttede sig sammen til konsortier, først på nationalt og senere på internationalt plan. Dermed skabtes der et bedre grundlag for at fremskaffe de nødvendige og meget betydelige kapitalmidler og for at koordinere den omfattende indskrænkning af antallet af fragtskibe, som var følgen af containerisering (idet 1 containerfartøj erstatter omkring 5-7 konventionelle skibe). Samtidig åbnede dette på basis af »slot charter«-aftaler mulighed for opretholdelsen af hyppige og regelmæssige transportforbindelser, hvilket et stort antal rederier ellers ikke kunne have magtet. Der kan i denne forbindelse nævnes fragtruter (for eksempel til Mellemamerika eller Vestafrika), hvor der besejles flere lande i begge ender af fragtruten, men hvor kun et eller to fartøjer transporterer last en gang om måneden i den ene eller i begge retninger.

2.1.7. Ligesom linjekonferencernes opståen for et århundrede siden var et eksempel på, at man tvunget af kommercielle omstændigheder foretog en strukturel tilpasning gennem den bedst mulige anvendelse af den eksisterende fragtkapacitet på de enkelte ruter, har konsortiemekanismen skabt det nødvendige grundlag for at omlægge konventionel skibsfart til containerskibsfart gennem ressourcesammenlægning og bygning i fællesskab af et passende antal fartøjer, som bedst muligt kan varetage denne form for transport.

2.2. *Konsortiernes berettigelse*

2.2.1. Konsortiernes værdi og nytte som led i en rationalisering inden for containersektoren er almindeligt anerkendt. Kommissionen giver i sin rapport om konsortieaftaler udtryk for den opfattelse, at »det er af afgørende betydning for EF's skibsfartssektor at kunne opnå stordriftsfordele, hvis rederierne skal kunne klare sig i den internationale konkurrence inden for linjeskibsfart«, og at »konsortier kan bidrage til at forbedre produktiviteten inden for linjeskibsfart og fremme den tekniske og økonomiske udvikling«. ØSU er enig i disse konklusioner.

2.2.2. Endvidere opnår brugerne af konsortiernes fragtkapacitet betydelige fordele ved at benytte sig af disses transportydelser, idet der sikres regelmæssig besejling og stordriftsfordele i forbindelse med skibe og havnefaciliteter; konsortier kan tilbyde serviceydelser af høj kvalitet, da de råder over mere moderne skibe, udstyr og havnefaciliteter; gennem puljeordninger er konsortier i stand til at opfylde mange afskiberes ønske om mere effektiv dør-til-dør transport. ØSU er enig i, at de i Kommissionens rapport nævnte skibsfartskonsortier kan tilbyde befragterne disse fordele.

3. Særlige bemærkninger

3.1. I betragtning af konsortiernes uomtvistelige, økonomiske værdi er det ØSU's opfattelse, at der inden for rammerne af EF's konkurrencelovgivning er behov for regler, som skal baseres på to kriterier: bevarelse af den frie konkurrence, samtidig med at man, så vidt muligt, undgår en for tung administration. ØSU anerkender konsortiernes økonomiske betydning i skibsfartssektoren, da de i stigende omfang har overtaget konferencernes rolle inden for linjefarter, og da denne udvikling må forventes at fortsætte. ØSU er ligeledes klar over, at konsortierne er en nyskabelse — sammenlignet med konferencerne — og da strukturændringer inden for international skibsfart sker i hastigt tempo, er Fællesskabet nødsaget til at udvise forsigtighed i lovgivningen på dette område. ØSU konstaterer også, at der ikke i praksis eksisterer rene EF-konsortier (jf. bilaget til Kommissionens rapport). De fleste konsortier har deltagere fra EF-lande og europæiske tredjelande, og endog i visse tilfælde fra lande uden for Europa. Hvis disse konsortier juridisk blev omfattet af de positive foranstaltninger til fremme af EF-handelsflådens konkurrenceevne, ville det derfor i praksis betyde, at de positive foranstaltninger også ville komme tredjelandeinteresser til gode.

3.2. Kommissionens forslag til Rådets forordning giver i medfør af Traktatens artikel 85, stk. 3, Kommissionen mulighed for at indrømme en gruppefritagelse. Forslaget til forordning omhandler også en gruppefritagelse for kombineret transport, som derfor også vil omfatte konsortiernes landtransport. De betingelser og forpligtelser, der skal knyttes til gruppefritagelsen, vil blive fastlagt på et senere tidspunkt i en forordning. I Kommissionens rapport hedder det således: »Disse betingelsers nærmere indhold kan kun fastlægges efter yderligere samråd med de berørte parter og medlemsstaterne«. Det er Kommissionens tanke, at »gruppefritagelsen bør omfatte et så bredt udsnit som muligt af de forskellige bestemmelser, der kan være indeholdt i konsortieaftaler«.

3.3. *Regler for konsortier*

3.3.1. For at finde frem til, hvilken ordning der vil kunne fungere mest effektivt inden for rammerne af

EF's konkurrencelovgivning har ØSU undersøgt forskellige muligheder: Ingen ordning overhovedet, en ændring af forordning (EØF) nr. 4056/86, som betyder indrømmelse af gruppefritagelse, en ny forordning med gruppefritagelse og individuel fritagelse, som gives i hvert enkelt tilfælde. Inden der vælges en bestemt fremgangsmåde, må der først tages stilling til følgende spørgsmål: Er konsortier og linjekonferencer en og samme sag, er der tale om konkurrencebegrænsende foranstaltninger, og sikrer de befragteren effektive transportydelser?

3.3.2. Nogle berørte parter mener ikke, at konsortierne er konkurrencebegrænsende. Hvis det på den anden side konstateres, at de er konkurrencebegrænsende, så mener de medlemmer, at en ændring af forordning (EØF) nr. 4056/86 vil være nemmere og mere i overensstemmelse med den behandling, linjekonferencerne får, end en selvstændig forordning. Andre berørte parter finder, at konsortier begrænser konkurrencen og opfylder andre funktioner end linjekonferencerne, og at reglerne for disse derfor ikke kan omfattes af forordning (EØF) nr. 4056/86; de bør derfor omfattes af en ny forordning, hvori der tages hensyn til deres særlige karakteristika. Der er endvidere berørte parter, der mener, at Kommissionen i betragtning af de mange forskellige former for aftaler og deres komplicerede karakter kun har mulighed for at anvende individuelle fritagelser baseret på en vurdering af det enkelte konsortiums beskaffenhed i hvert enkelt tilfælde. I ØSU er der dog enighed om, at uanset hvilke juridiske regler, der skal gælde for konsortier, så skal disse kunne sikre en høj grad af gennemsigtighed med deres aktiviteter.

3.3.3. Det er den generelle opfattelse i ØSU, at konsortierne faktisk sikrer befragterne effektive transportmuligheder og ikke kan sidestilles med linjekonferencer. De har på visse områder virket konkurrencebefordrende og på andre konkurrencebegrænsende. Selv om der findes et bredt spektrum af konsortieformer med forskellige funktioner, er der alligevel mulighed for at pege på visse fælles karakteristika, som kan retfærdiggøre, at de bliver omfattet af fælles juridiske regler.

3.3.4. Set i lyset af de ovenfor fremførte betragtninger, mener ØSU — som tilsigter en mellemløsning — at der er behov for en ny forordning med gruppefritagelse. En sådan forordning er nødvendig, fordi konsortierne har andre funktioner end linjekonferencerne. Da konsortierne i visse tilfælde virker konkurrencebegrænsende, forekommer en gruppefritagelse i medfør af artikel 85, stk. 3, ønskelig, idet der samtidig skal tages hensyn til de fordele, som befragterne opnår gennem konsortiernes transportydelser.

3.4. *Procedurestrategi*

3.4.1. For så vidt angår den bedst mulige procedure i forbindelse med en ordning for konsortier, konstaterer ØSU, at Kommissionen foreslår en forordning om gruppefritagelse, som giver den mulighed for at udarbejde en forordning og definere betingelser og vilkår for en sådan fritagelse. ØSU har set på den alternative mulighed, nemlig anvendelse af en forordning, der indrømmer gruppefritagelse og samtidig fastlægger betingelser og vilkår. Denne fremgangsmåde vanskeliggøres af såkaldte institutionelle problemer og er stik imod gængs praksis. Praksis har nemlig været, at Rådet vedtager en forordning, der bemyndiger Kommissionen til at vedtage en forordning om anvendelsen af artikel 85, stk. 3, i Traktaten på de forskellige erhvervssektorer [1]. Dette var tilfældet i forbindelse med civil luftfart, eksklusive distributionsaftaler, patentlicensaftaler og specialiseringsaftaler. Det økonomiske og sociale Udvalg har konsekvent i sine udtalelser [2] tilkendegivet sin positive holdning til denne praksis. Selv om der er blevet udtrykt bekymring for, at sådanne fremgangsmåder betyder, at Kommissionen får udstedt en blankocheck på søtransportområdet, så kan denne procedure dog godkendes, såfremt Kommissionen inden vedtagelsen af Rådets bemyndigelsesforordning når til enighed med de berørte parter om de særlige vilkår og betingelser for gruppefritagelse. ØSU er overbevist om, at der ikke er grund til at afvige fra almindelig praksis, såfremt Kommissionen forinden træffer bindende aftaler med hensyn til de særlige vilkår for gruppefritagelse, således at man undgår kedelige overraskelser.

3.4.2. Anvendelse af bemyndigelsesforordningen har den yderligere fordel, at man med den retssikkerhed, der vil være forbundet med en hurtig vedtagelse af Rådets forordning, fjerner de momenter af usikkerhed, som i dag omgærder konsortierne, når det drejer sig om deres juridiske status i forhold til EF's konkurrencelovgivning. Det vil på den anden side kunne vare en rum tid, inden Kommissionen, regeringseksperterne og deres berørte parter får gennemdrøftet de præcise vilkår og betingelser for en gruppefritagelse. Indtil da vil det være nødvendigt med en gruppefritagelse i medfør af Rådets forordning, som giver Kommissionen mulighed for på et senere tidspunkt at se nærmere på betingelser-

[1] EFT nr. L 374 af 31. 12. 1987, s. 9; EFT nr. L 285 af 29. 12. 1971, s. 46.

[2] EFT nr. C 237 af 12. 9. 1988, s. 6; EFT nr. C 237 af 12. 9. 1988, s. 9; EFT nr. C 237 af 12. 9. 1988, s. 11.

ne. Bemyndigelsesforordninger har vist sig at fungere udmærket inden for alle sektorer af erhvervslivet og har i øvrigt den fordel at være så fleksible, at de tillader en tilpasning af gruppefritagelsen til skiftende situationer og således kan anvendes på nye former for konsortieaftaler. ØSU mener, at der på dette punkt bør sikres gennemsigtighed med hensyn til procedurerne.

3.5. *Kombineret transport*

3.5.1. De fleste konsortier beskæftiger sig med kombineret transport. I den foreslåede forordning overvejes gruppefritagelse for konsortier, der driver kombineret transport, hvorved både deres landtransport- og søtransportvirksomhed vil blive omfattet. Der bør til en sådan gruppefritagelse knyttes nogle passende betingelser — som kan defineres nærmere på et senere tidspunkt — så konkurrencebegrænsninger undgås. Befragternes valg af transportvirksomheder, som udelukkende udfører søtransport berøres af gruppefritagelsen for konsortier, og befragterne bør fortsat i praksis og ikke blot i teorien kunne vælge den transportvirksomhed, som skal varetage den maritime del af transporten, og forskelsbehandling af handelsskibsfarten bør forbydes.

3.6. *Bemærkninger til retsgrundlaget og de enkelte artikler i forordningen*

3.6.1. Den foreslåede forordning har sit juridiske grundlag i artikel 87. Artikel 84, stk. 2, nævnes ikke, selv om forordning (EØF) nr. 4056/86 med et dobbelt juridisk grundlag (artikler 87 og 84, stk. 2) må siges at skabe en relevant præcedens. ØSU mener, at der foruden til artikel 87 må henvises til artikel 84, stk. 2, fordi gruppefritagelsen til skibsfartskonsortier både berører søtransportlovgivning og konkurrencelovgivning. Behandlingen af skibsfartskonsortier er uløseligt forbundet med pakken af positive foranstaltninger for skibsfarten, og alle sådanne foranstaltninger skal vedtages i medfør af artikel 84, stk. 2. Det dobbelte juridiske grundlag er derfor nødvendigt.

3.6.2. Forordningen bør definere anvendelsesområdet klart: Selv om Kommissionens meddelelse omhandler konsortieaftaler inden for linjeskibsfart, må ØSU konstatere, at der hverken i titlen eller i selve teksten til den foreslåede forordning henvises til »liner«-konsortier. Denne mangel bør der rådes bod på i artikel 1, fordi man ellers kunne få den fejlagtige opfattelse, at også konsortier inden for trampskibsfart, således som defineret i forordning (EØF) nr. 4056/86, er omfattet.

3.6.3. Der må i forordningens artikel 1 gives en præcis og utvetydig definition på linerkonsortier.

3.6.4. I henhold til artikel 4 vil alle berørte personer og organisationer få lejlighed til at meddele Kommissionen deres bemærkninger inden for en frist, som »ikke kan være mindre end en måned«. Selv som en minimumsfrist må denne siges at være urealistisk kort.

4. Konklusion

4.1. ØSU mener, at Kommissionen langt tydeligere bør angive, i hvilken retning den agter at gå til værks med hensyn til vilkår og betingelser for gruppefritagelsen. Det drejer sig om betingelser, som skal kunne sikre fri konkurrence samt gennemsigtighed på tre niveauer: i konsortiet, inden for konferencerne og i skibsfarten.

4.2. På baggrund af de ovenfor fremførte bemærkninger — og mere specielt Kommissionens forpligtelse til at fastsætte de nærmere vilkår og betingelser for gruppefritagelsen — slår ØSU til lyd for, at der fastsættes juridiske regler for konsortier, som kontrolleres og evalueres, og at der hverken udstedes en blankocheck til Kommissionen eller til konsortierne.

Bryssel, den 30. januar 1991.

François STAEDELIN

Formand for

Det økonomiske og sociale Udvalg

BILAG

til Det økonomiske og sociale Udvalgs udtalelse

Følgende ændringsforslag til sektionens udtalelse, som blev fremsat i overenstemmelse med forretningsordenens bestemmelser, forkastedes under forhandlingerne:

Punkt 3.4

Efter de første to punktummer i punkt 3.4.1 udgår resten af dette punkt samt hele punkt 3.4.2 I stedet indsættes følgende tekst:

» Selv om det har været praksis, at Rådet vedtager en bemyndigelsesforordning, og Kommissionen derefter fremlægger en mere detaljeret gennemførelsesforordning for de forskellige erhvervssektorer (f.eks. civil luftfart, eksklusive distributionsaftaler, patentlicensaftaler og specialiseringsaftaler), og selv om Det økonomiske og sociale Udvalg i sine udtalelser har tilkendegivet sin positive holdning til denne praksis, konstaterer det, at der for søtransporten er givet en anden præcedens i forordning (EØF) nr. 4056/86, som er det overordnede instrument, og hvori artikler 85 og 86 i Rom-traktaten finder anvendelse på søtransporten. ØSU mener, at der af hensyn til konsekvens og retssikkerhed bør benyttes samme procedure i forordningen om gruppefritagelse til skibsfartskonsortier som i forordning (EØF) nr. 4056/86. ØSU mener, at en sådan fremgangsmåde vil sikre procedurernes gennemsigtighed. «

Begrundelse

De to punkter er ikke i overensstemmelse med gældende EF-lovgivning. Uanset hvilken praksis, der er gældende i andre sektorer, så er det en kendsgerning, at paraplyforordningen, som anvender Traktatens konkurrenceregler på søtransport, er forordning (EØF) nr. 4056/86. Der foreslås med dette ændringsforslag, at samme ordning som i den tidligere forordning også bør være gældende her. Den overordnede strategi i forordning (EØF) nr. 4056/86 har fået ØSU's støtte, og vi bør være konsekvente i vore holdninger.

Det centrale i det her fremlagte ændringsforslag er, at en gruppefritagelse indeholdende definerede vilkår og betingelser vil skabe et holdbart juridisk grundlag, således at EF-rederier, som driver skibsfart på basis af konsortier samt befragtere, som ønsker at benytte skibsfartskonsortiernes ydelser, og endvidere alle andre berørte parter vil være fuldstændig klare over, hvor de står. Samtidig vil der af EF's institutioner være givet en præcis definition af de betingelser og vilkår, som skal opfyldes af skibsfartskonsortier.

Teksten i punkt 3.4.1, som nu affattet, er også i modstrid med punkt 3.4.2 Ifølge punkt 3.4.1 er Kommissionen nødt til » at nå til enighed med de berørte parter om de særlige vilkår og betingelser for gruppefritagelse «, ligesom den » forinden må træffe bindende aftaler « om disse. I punkt 3.4.2 foreslås det imidlertid, at Kommissionen » ser nærmere « på betingelserne på et senere tidspunkt og endog tilpasser disse — på egen hånd og uden yderligere samråd — til de skiftende situationer i fremtiden. Dette sikrer ikke gennemsigtighed og kan indebære fare for, at » Kommissionen får udstedt en blankocheck « - på trods af de forsikringer, der foreslås i den eksisterende tekst.

Afstemningsresultat

Stemmer for: 30, stemmer imod: 58, stemmer hverken for eller imod: 20.

Punkt 3.5.1

Tredje punktum udgår og erstattes med følgende tekst:

» Der bør fastlægges en definition af betingelser og vilkår for en sådan gruppefritagelse, så konkurrencebegrænsninger undgås. «

Begrundelse

Denne ændring er rent logisk begrundet. Hvis ændringsforslaget til punkt 3.4 godkendes, har formuleringen » som kan defineres nærmere på et senere tidspunkt « ikke længere gyldighed.

Afstemningsresultat

Stemmer for: 38, stemmer imod: 52, stemmer hverken for eller imod: 15.

Punkt 4.1

Første linje ændres således: » Sektionen mener, at det i Kommissionens forslag til Rådets forordning langt tydeligere bør angives, i .... «.

Begrundelse

Som til punkt 3.4.1 og 3.4.2.

Afstemningsresultat

Stemmer for: 32, stemmer imod: 52, stemmer hverken for eller imod: 17.

Punkt 4.2

I anden linje erstattes » Kommissionens forpligtelse til at fastsætte « med » med hensyn til «.

Begrundelse

Denne ændring er rent logisk begrundet.

Afstemningsresultat

Stemmer for: 33, stemmer imod: 54, stemmer hverken for eller imod: 15.

Udtalelse om forslag til Rådets forordning (EØF) om indførelse af et supplerende beskyttelsescertifikat for lægemidler [1]

(91/C 69/06)

Rådet for De Europæiske Fællesskaber besluttede den 3. maj 1990 under henvisning til EØF-traktatens artikel 100 A at anmode om Det økonomiske og sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's sektion for industri, handel, håndværk og tjenesteydelser, som udpegede G.H.E. Hilkens til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 9. januar 1991.

Det økonomiske og sociale Udvalg vedtog på sin 283. plenarforsamling, den 30. januar 1991 med 81 stemmer for og 5 stemmer hverken for eller imod, følgende udtalelse.

ØSU udtrykker principielt tilfredshed med målsætningen bag Kommissionens forslag og den tilstræbte forbedrede beskyttelse af den europæiske lægemiddelindustri; dog fremsættes der følgende bemærkninger og henstillinger:

1. Indledning

1.1. Det foreliggende forslag, som bygger på EØF-traktatens artikel 100 A, er et led i EF's politik på sundhedsområdet og falder nærmere betegnet inden for rammerne af det indre marked for lægemidler.

1.2. Når man skal vurdere betydningen af Kommissionens forslag, er det nødvendigt at være opmærksom på alle tænkelige konsekvenser af de foreslåede bestemmelser. Lægemiddelsektoren og -markedet frembyder visse særlige karakteristika, som berører både producenter og forbrugere.

1.3. Hvad udbudssiden angår, er lægemiddelproduktionens specifikke karakter i høj grad betinget af behovet for omfattende forskning, hvorfor patentbeskyttelse er påkrævet. Denne effektive patentbeskyttelse er udsat for en gradvis »udvanding« som følge af de talrige forsøg, som er nødvendige for patentansøgninger. Hvad efterspørgselssiden angår, har vi at gøre med et produkt, der er af væsentlig betydning for befolkningens sund-

[1] EFT nr. C 144 af 8. 5. 1990, s. 10.