θα τη συνοδευει, ωστε να εχει στη διαθεση της το χρονο που απαιτειται για τη μελετη ενος τοσο σπουδαιου προβληματος Προκειμενου δε να γνωμοδοτησει με πληρη επιγνωση του θεματος, η ΟΚΕ ζητει απο την Επιτροπη να της αποσταλουν, ευθυς μολις καταστουν διαθεσιμες, οι μελετες που αναφερονται στο σημειο 2 της παρουσας γνωμοδοτησης

Βρυξελλες 30 Ιανουαριου 1991

Ο Προεδρος της

Οικονομικης και Κοινωνικης Επιτροπης

François STAEDELIN

Γνωμοδότηση για την προταση κανονισμού (ΕΟΚ) του Συμβουλίου σχετικά με την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 85, παράγραφος 3, της συνθήκης, επί ορισμένων κατηγοριών συμφωνιών, αποφάσεων και εναρμονισμένων πρακτικών μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών([1])

(91/C 69/05)

Στις 3 Ιουλιου 1990 και συμφωνα με το αρθρο 198 της συνθηκης περι ιδρυσεως της Ευρωπαικης Οικονομικης Κοινοτητας, το Συμβουλιο αποφασισε να ζητησει τη γνωμοδοτηση της Οικονομικης και Κοινωνικης Επιτροπης για την παραπανω προταση

Το τμημα μεταφορων και επικοινωνιων, στο οποιο ανατεθηκε η προετοιμασια των σχετικων εργασιων της ΟΚΕ υιοθετησε τη γνωμοδοτηση του στις 16 Ιανουαριου 1991, με βαση εισηγητικη εκθεση της κ Μπρεδημα-Σαββοπουλου

Κατα τη 283η συνοδο ολομελειας, συνεδριαση της 30ης Ιανουαριου 1991, η Οικονομικη και Κοινωνικη Επιτροπη υιοθετησε την ακολουθη γνωμοδοτηση με 84 ψηφους υπερ, 11 κατα και 26 αποχες

1 Εισαγωγη

1 1 Το Δεκεμβριο του 1986 το Συμβουλιο υιοθετησε τεσσερις κανονισμους του τομεα των ναυτιλιακων μεταφορων([2]) οι οποιοι αποτελουσαν την πρωτη φαση μιας κοινης πολιτικης της Κοινοτητας Συναφεστερος με το παρον εγγραφο ειναι ο κανονισμος (ΕΟΚ) αριθ 4056/86 Βασει των αρθρων 84 παραγραφος 2, και 87 της συνθηκης, ο εν λογω κανονισμος θεσπιζε λεπτομερειες κανονες για την εφαρμογη των αρθρων 85 και 86 στον τομεα των ναυτιλιακων μεταφορων Επιπλεον, παραχωρουσε στις ναυτιλιακες διασκεψεις τακτικων γραμμων (conferences) εξαιρεσεις κατα κατηγοριες, συνοδευομενες απο ορισμενους ορους και υποχρεωσεις για να εξασφαλισθει η προστασια των συμφεροντων των χρηστων μεταφορικων υπηρεσιων Ο κανονισμος αρχισε να ισχυει την 1η Ιουλιου 1987

1 2 Ταυτοχρονως με την υιοθετηση των τεσσαρων κανονισμων το Συμβουλιο καλουσε την Επιτροπη να εξετασει μηπως ηταν σκοπιμο να υποβαλει νεες προτασεις σχετικα με τον ανταγωνισμο στις μεταφορες επιβατων, στα ελευθερα φορτηγα πλοια (tramp) στις κοινοπραξιες τακτικων γραμμων (consortia) και στις συμφωνιες μεταξυ χρηστων και υπηρεσιων του τομεα των μεταφορων Η Επιτροπη ανελαβε να υποβαλει εντος ετους εκθεση προς το Συμβουλιο σχετικα με τη σκοπιμοτητα παραχωρησης εξαιρεσεων κατα κατηγοριες υπερ των υπηρεσιων μεταφορας επιβατων και των κοινοπραξιων τακτικων γραμμων Το Συμβουλιο παρατηρουσε τοτε οτι οταν αντικειμενο και αποτελεσμα των επιχειρησεων και κοινοπραξιων ειναι η εφαρμογη βελτιωσεων η η τεχνικη συνεργασια (συμφωνα με το αρθρο 2 του κανονισμου) η οταν συμπαγεις κοινοπραξιες καλυπτουν ελασσον μονο μεριδιο της αγορας, η απαγορευση που θεσπιζεται στο αρθρο 85, παραγραφος 1 της συνθηκης δεν ισχυει

1 3 Αναφορικα με τις κοινοπραξιες, η Επιτροπη ειχε διοργανωσει τον Απριλιο του 1986 ακροαση με ολες τις πλευρες του ναυτιλιακου τομεα και εκπροσωπους των κρατων μελων Σκοπος ηταν να δοθουν διευκρινησεις γυρω απο τις απαντησεις που ειχαν δοθει σε ερωτηματολογιο της Επιτροπης καθως και επιπλεον στοιχεια για τον χαρακτηρα των κοινοπραξιων και ιδιαιτερως για τις διαφορες τους απο τις ναυτιλιακες διασκεψεις Στη συνεχεια διεξηχθησαν και αλλες συζητησεις μεταξυ Επιτροπης και ναυτιλιακου τομεα

([1]) ΕΕ αριθ C 167 της 10 7 1990 σ 9

([2]) ΕΕ αριθ L 378 της 31 12 1986

1.4. Τον Ιανουάριο του 1988, η Επιτροπή συνέταξε ενδιάμεση έκθεση στην οποία κατέληγε ότι δεν είχε στη διάθεσή της επαρκή αποδεικτικά στοιχεία που θα δικαιολογούσαν ομαδική εξαίρεση για τις κοινοπραξίες. Για να διευκολυνθούν οι μελέτες και αναλύσεις της Επιτροπής, ζητήθηκαν από τους πλοιοκτήτες επιπλέον στοιχεία.

1.5. Μετά από εξέταση ορισμένων ειδικών συμφωνιών κοινοπραξιών, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι υπήρχαν ορισμένες κατηγορίες διατάξεων που θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως ανταποκρινόμενες στις προϋποθέσεις εξαίρεσης σύμφωνα με το άρθρο 85, παράγραφος 3 της συνθήκης, οπότε θα μπορούσε να τους παραχωρηθεί μεμονωμένη εξαίρεση σύμφωνα με την ταχύρρυθμη και απλοποιημένη διαδικασία σε εφαρμογή του άρθρου 12 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86. Αναφορικά με άλλες διατάξεις και ρυθμίσεις στις συμφωνίες κοινοπραξιών, κυρίως δε σε ό,τι αφορά το συμψηφισμό δαπανών και εσόδων, είχε εκτιμηθεί τότε ότι θα χρειαζόταν να εξετασθούν από την Επιτροπή κατά περίπτωση.

1.6. Σε έκθεση της Επιτροπής με θέμα τα «Μέτρα για τη βελτίωση των συνθηκών λειτουργίας της κοινοτικής ναυτιλίας»([1]), αναγνωριζόταν η ανάγκη να καταστεί σαφής η θέση των κοινοπραξιών απέναντι στους κανόνες του ανταγωνισμού, οι οποίοι και αποτελούν ένα από τα θετικά μέτρα για να εξασφαλισθεί η αύξηση της ανταγωνιστικότητας των κοινοτικών στόλων.

1.7. Σε γνωμοδότησή της για τα ως άνω μέτρα([2]), η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή σημείωνε:

> «... τη σημασία που έχει η πρακτική συνεργασία και η ορθολογική οργάνωση των κοινοπραξιών τακτικών γραμμών, ιδιαίτερα σε περιστάσεις πλεονάζουσας χωρητικότητας ... τη μεγάλη σημασία να εξευρεθεί εγκαίρως μια αποδεκτή λύση του ζητήματος αυτού, ανάλογη εκείνης που βρέθηκε για τις συνδιασκέψεις πλοίων γραμμής στο πρώτο στάδιο της ναυτιλιακής πολιτικής.»

1.8. Μετά από προσεκτική εξέταση των επιπλέον στοιχείων που της δόθηκαν σχετικά με τις κοινοπραξίες, η Επιτροπή παρουσίασε τον Ιούνιο του 1990 «Έκθεση σχετικά με τη δυνατότητα εξαίρεσης κατά κατηγορίες, των συμφωνιών που συνάπτουν οι κοινοπραξίες στις τακτικές θαλάσσιες μεταφορές» μαζί με μια πρόταση για «Κανονισμό του Συμβουλίου σχετικά με την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 85, παράγραφος 3 της συνθήκης επί ορισμένων κατηγοριών συμφωνιών, αποφάσεων και εναρμονισμένων πρακτικών μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών([3]).

2. Γενικές παρατηρήσεις

2.1. *Ορισμός και ιστορικό των κοινοπραξιών*

2.1.1. Η Επιτροπή αναγνωρίζει το εύρος και την πολυπλοκότητα της έννοιας της κοινοπραξίας. Είναι δύσκολο να δοθεί ένας απόλυτος ορισμός αυτής. Μπορεί, ωστόσο, να δοθεί ένας ορισμός σύμφωνα με τον οποίο οι κοινοπραξίες είναι συνεταιριστικές επιχειρήσεις του ναυτιλιακού τομέα (κατά το μάλλον ή ήττον συμπαγείς), στα πλαίσια των οποίων οι τακτικές ναυτιλιακές γραμμές διεκπεραιώνουν ποικιλία δραστηριοτήτων σε κοινή βάση, με σκοπό να επιτύχουν τα απαραίτητα πλεονεκτήματα οικονομιών κλίμακας και ορθολογικής παροχής υπηρεσιών σε συγκεκριμένο κλάδο. Ο βαθμός ολοκλήρωσης και το εύρος κοινής δράσεως ποικίλλουν ανάλογα με τις ανάγκες και συνθήκες του εν λόγω κλάδου, αλλά ο μηχανισμός της κοινοπραξίας διατηρεί στο μέτρο του δυνατού την αυτονομία της ναυτιλιακής εταιρείας τακτικών γραμμών.

2.1.2. Οι κοινοπραξίες συνδυάζουν, εν γένει, τις έννοιες της συμμετοχής στις δαπάνες του σκάφους και της συγχώνευσης φορτίου. Οι εταίροι της κοινοπραξίας αναλαμβάνουν υποχρέωση έναντι της επιχείρησης μέσω ενός συστήματος συμμετοχής στις δαπάνες διά του οποίου όλα τα πλοία αποτελούν αλληλέγγυο ευθύνη ως σημαντικό μέσο διατήρησης της ταυτότητας της ναυτιλιακής εταιρείας, η ευθύνη για τον εξοπλισμό σε εμπορευματοκιβώτια ανήκει συνήθως στους μεμονωμένους εταίρους των οποίων ανάγκες εξυπηρετούν. Οι εταίροι εξυπηρετούνται αμοιβαίως διά της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων των μεν σε πλοία των δε στα πλαίσια αμοιβαίων ναυλώσεων θέσεων εμπορευματοκιβωτίων ή άλλων ρυθμίσεων για καταμερισμό του χώρου.

2.1.3. Όπως σημειώθηκε ήδη, υπάρχει μεγάλη ποικιλία κοινοπραξιών, με ομίλους που συγγενεύουν προς κερδοσκοπικές εταιρείες στη μια άκρη της κλίμακας και με ομίλους χαλαρότερης δέσμευσης (μόλις πιο σχηματισμένους από τις ρυθμίσεις για καταμερισμό του χώρου) στην άλλη. Πεδία ενδεχόμενης συνεργασίας των κοινοπραξιών είναι: κοινός προγραμματισμός, ανταλλαγή χώρου/θέσεων, κοινοπραξίες εξοπλισμού, κοινά επιχειρησιακά γραφεία, κοινές τερματικές επιχειρήσεις, κοινές συμβάσεις τερματικών χώρων, κοινοπραξίες φορτίου, συμψηφισμός εσόδων, συμψηφισμός καθαρών εσόδων, συμπράξεις ψήφου σε διασκέψεις, κοινό μάρκετινγκ, κοινές φορτωτικές, κοινός καθορισμός τιμών, κοινή συγκέντρωση και κοινές μεταφορές φορτίων. Τα εν λόγω πεδία δράσης εκτίθενται υπό μορφή πίνακα στο Παράρτημα 1 της έκθεσης της Επιτροπής.

2.1.4. Οι εταίροι μιας κοινοπραξίας αποδέχονται περιορισμούς της αυτονομίας τους ως μεμονωμένων εταιρειών στα πλαίσια μιας συμφωνημένης συνεργασίας υποκείμενης σε αναθεώρηση κατά τακτά διαστήματα.

([1]) Έγγρ. COM(89) 266 τελικό, της 3ης Αυγούστου 1989.
([2]) ΕΕ αριθ. C 56 της 7. 3. 1990, σ. 70.
([3]) Έγγρ. COM(90) 260 τελικό, της 18ης Ιουνίου 1990.

2.1.5. Οι κοινοπραξίες αποτελούν ένα αρκετά πρόσφατο φαινόμενο που προέκυψε από την επανάσταση των εμπορευματοκιβωτίων κατά τις δεκαετίες του 1960 και του 1970, οπότε έγινε φανερή η ανάγκη ναυπήγησης πολύ μεγαλύτερων πλοίων ώστε να πραγματοποιηθούν οικονομίες κλίμακας και να αυξηθεί η αποδοτικότητα των πλοίων. Το ύψος των απαιτούμενων επενδύσεων για να ικανοποιηθούν οι σχετικές ανάγκες τεχνολογικών καινοτομιών ξεπερνούσε τις δυνατότητες των περισσότερων από τους μεμονωμένους πλοιοκτήτες. Στη συνέχεια, φάνηκε σαφώς ότι οι περισσότερες υπάρχουσες ναυτιλιακές εταιρείες δεν είχαν πλέον το βέλτιστο μέγεθος που θα επέτρεπε τη συγκέντρωση των τεράστιων απαιτούμενων κεφαλαίων.

2.1.6. Πολλές από τις ναυτιλιακές γραμμές που εξυπηρετούσαν κάποτε με συμβατικά φορτηγά πλοία τη μεταφορά εμπορευμάτων, συνενώθηκαν σε κοινοπραξίες, σε εθνικό πρώτα και διεθνές αργότερα επίπεδο. Διευκολύνθηκε έτσι η χρηματοδότηση των βασικών απαιτούμενων επενδύσεων και κατέστη δυνατός ο συντονισμός για ουσιαστική μείωση του αριθμού φορτηγών πλοίων που θα μετατρέπονταν σε πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (1 πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αντικαθιστούσε 5 έως 7 συμβατικά φορτηγά πλοία). Διατηρήθηκαν έτσι οι πυκνές τακτικές υπηρεσίες μεταφοράς μέσω ναύλωσης θέσεων εμπορευματοκιβωτίων οι οποίες θα ήταν διαφορετικά αδύνατες για μεγάλο αριθμό μεμονωμένων εταιρειών. Ως παράδειγμα μπορούν εδώ να αναφερθούν θαλάσσιες μεταφορές (όπως αυτές που γίνονται με την Κεντρική Αμερική και τη Δυτική Αφρική) στις οποίες υπάρχουν αρκετές χώρες και στα δύο άκρα της διαδρομής αλλά που όμως η μεταφορά του φορτίου κατά τη μία από τις δύο ή και κατά τις δύο κατευθύνσεις εγγυάται ένα μόνο ή δύο πλοία κάθε μήνα.

2.1.7. Όπως η δημιουργία διασκέψεων τακτικών γραμμών πριν από έναν αιώνα ήταν παράδειγμα διαρθρωτικής προσαρμογής εμπορικών πιέσεων μέσω της καλύτερης χρήσης των υπαρχόντων ναυτιλιακών πόρων σε μεμονωμένες διαδρομές, έτσι και ο μηχανισμός των κοινοπραξιών απετέλεσε το μέσο μετάβασης από τη συμβατική ναυτιλία στη ναυτιλία με πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων διά της συγκεντρώσεως των πόρων και της συλλογικής ναυπήγησης του καταλληλότερου για τις σημερινές απαιτήσεις των θαλάσσιων μεταφορών.

2.2. *Χρησιμότητα των κοινοπραξιών*

2.2.1. Η αξία και η χρησιμότητα των κοινοπραξιών ως μέσων ορθολογικής οργάνωσης της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων τυγχάνει ευρείας αναγνώρισης. Στην έκθεσή της για τις κοινοπραξίες, η Επιτροπή εκφράζει την πεποίθηση ότι «Η ναυτιλιακή βιομηχανία της Κοινότητας πρέπει να επιτύχει τις αναγκαίες οικονομίες κλίμακας για να είναι σε ανταγωνιστική θέση στην παγκόσμια αγορά τακτικών θαλάσσιων μεταφορών» και ότι «οι κοινοπραξίες μπορούν να βοηθήσουν ώστε να εξευρεθούν τα απαραίτητα μέσα για τη βελτίωση της παραγωγικότητας των δρομολογίων που εξυπηρετούνται από τις τακτικές θαλάσσιες γραμμές και για την προώθηση της τεχνικής και οικονομικής προόδου». Η ΟΚΕ προσυπογράφει τις παραπάνω απόψεις.

2.2.2. Επιπλέον, οι χρήστες των ναυτιλιακών υπηρεσιών που παρέχουν οι κοινοπραξίες αποκομίζουν ως εκ της χρήσεως των εν λόγω υπηρεσιών σημαντικά οφέλη: τους εξασφαλίζονται τακτικοί πλόες· γίνονται οικονομίες κλίμακας στη χρήση των σκαφών και των λιμενικών εγκαταστάσεων· οι κοινοπραξίες προσφέρουν υψηλής ποιότητας υπηρεσίες χρησιμοποιώντας πιο σύγχρονα σκάφη, εξοπλισμό και λιμενικές εγκαταστάσεις· διά της συγχωνεύσεως των υπηρεσιών, οι κοινοπραξίες ανταποκρίνονται στην εκ μέρους πολλών φορτωτών ζήτηση για αποτελεσματικότερες ναυλώσεις από λιμάνι σε λιμάνι. Το τμήμα προσυπογράφει τα ως άνω πλεονεκτήματα που προσφέρουν οι κοινοπραξίες για τους ναυλωτές που περιλαμβάνονται στην έκθεση της Επιτροπής.

3. **Ειδικές παρατηρήσεις**

3.1. Με το δεδομένο της αδιαφιλονίκητης εμπορικής αξίας των κοινοπραξιών, η ΟΚΕ πιστεύει ότι υπάρχει ανάγκη ενός ρυθμιστικού καθεστώτος αυτών στα πλαίσια των κοινοτικών κανόνων του ανταγωνισμού και με δύο προϋποθέσεις: διατήρηση ενός ελεύθερου ανταγωνιστικού κλίματος και περιορισμό της γραφειοκρατίας στα μέτρα του δυνατού. Η ΟΚΕ αναγνωρίζει την οικονομική σημασία των κοινοπραξιών λαμβανομένου υπόψη ότι όλο και περισσότερο αναλαμβάνουν σήμερα το ρόλο των διασκέψεων τακτικών γραμμών, τάση που αναμένεται να συνεχισθεί. Η ΟΚΕ αναγνωρίζει επιπλέον ότι οι κοινοπραξίες αποτελούν ένα σχετικά νέο φαινόμενο συγκριτικά με τις διασκέψεις τακτικών γραμμών. Επειδή, εξάλλου, σημειώνονται ταχείες διαρθρωτικές αλλαγές στην παγκόσμια ναυτιλία, η Κοινότητα οφείλει να κινηθεί προσεκτικά σε ό,τι αφορά τη νομική μεταχείριση των αλλαγών αυτών. Η ΟΚΕ σημειώνει επίσης ότι ουσιαστικά δεν υπάρχουν κοινοπραξίες αμιγώς κοινοτικές (βλ. παραρτήματα της έκθεσης της Επιτροπής) και ότι οι περισσότερες απ'αυτές είναι κοινοπραξίες εταίρων από ευρωπαϊκές χώρες κοινοτικές ή μη, ή από άλλες χώρες μη ευρωπαϊκές. Κατά συνέπεια, η νομικής φύσεως σύνδεσή τους με τα θετικά υπέρ της ανταγωνιστικότητας των κοινοτικών στόλων μέτρα της Κοινότητας θα έχει ως επακόλουθο την επέκταση του οφέλους από τα θετικά μέτρα και προς εξωκοινοτικά συμφέροντα.

3.2. Η πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου δίνει τη δυνατότητα στην Επιτροπή να παραχωρήσει εξαιρέσεις κατά κατηγορίες σύμφωνα με το άρθρο 85, παράγραφος 3, της συνθήκης. Η πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου προβλέπει επίσης εξαιρέσεις κατά κατηγορίες για πολυκλαδικές κοινοπραξίες οι οποίες θα καλύπτουν τις χερσαίες μεταφορές των κοινοπραξιών. Οι προϋποθέσεις για τις κατά κατηγορίες εξαιρέσεις και οι εξ αυτών υποχρεώσεις θα καθορισθούν αργότερα με κανονισμό της Επιτροπής. Σύμφωνα με την έκθεση της Επιτροπής «οι αναλυτικές λεπτομέρειες αυτών των απαιτούμενων όρων είναι δυνατόν να καθορισθούν μόνον έπειτα από διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέλη και με τα κράτη μέλη». Η Επιτροπή έχει την πρόθεση να υπαγάγει σε μια ευρεία και μεγάλου βεληνεκούς εξαίρεση κατά κατηγορίες «το μεγαλύτερο δυνατό φάσμα κάθε είδους ρητρών που περιλαμβάνονται στις συμφωνίες σύναψης κοινοπραξίας».

3.3. *Κανονιστικό καθεστώς των κοινοπραξιών*

3.3.1. Σε ό,τι αφορά το αποτελεσματικότερο καθεστώς για τις κοινοπραξίες στα πλαίσια των κοινοτικών κανόνων του

ανταγωνισμού, η ΟΚΕ εξέτασε διάφορες δυνατότητες, τις εξής: να μην υπάρχουν καθόλου κανονισμοί, να τροποποιηθεί ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 που παραχωρεί εξαιρέσεις κατά κατηγορίες, να θεσπισθεί νέος κανονισμός που να παραχωρεί εξαιρέσεις κατά κατηγορίες υπό όρους ή να παραχωρούνται μεμονωμένες εξαιρέσεις κατά περίπτωση. Προκειμένου να καθορισθεί μια πορεία δράσεως, απαιτείται προηγούμενη απόφαση σχετικά με το κατά πόσον οι κοινοπραξίες είναι ισοδύναμες προς τις διασκέψεις τακτικών γραμμών ή όχι, κατά πόσον περιορίζουν τον ανταγωνισμό ή όχι και κατά πόσον παρέχουν στους φορτωτές επαρκείς υπηρεσίες ή όχι.

3.3.2. Ορισμένοι ενδιαφερόμενοι κύκλοι εκτιμούν ότι οι κοινοπραξίες δεν περιορίζουν τον ανταγωνισμό. Εάν, όμως, διαπιστωθεί ότι όντως τον περιορίζουν, τότε, για μεγαλύτερη ευκολία και συνέπεια ως προς τη μεταχείριση των διασκέψεων τακτικών γραμμών, προτείνουν ως εναλλακτική λύση να τροποποιηθεί ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 παρά να εκδοθεί νέος κανονισμός σχετικά. Άλλοι ενδιαφερόμενοι κύκλοι πιστεύουν ότι οι κοινοπραξίες επιβάλλουν περιορισμούς στον ανταγωνισμό και ότι η λειτουργία τους είναι διαφορετική εκείνης των διασκέψεων, οπότε και το κανονιστικό αυτών καθεστώς δεν μπορεί να καλυφθεί από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 αλλά από ένα νέο κανονισμό στον οποίο θα λαμβάνονται υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους. Άλλοι πάλι ενδιαφερόμενοι κύκλοι πιστεύουν ότι, λόγω της μεγάλης ποικιλίας συμφωνιών κοινοπραξιών και της περίπλοκης μορφής τους, η Επιτροπή μπορεί να προχωρήσει παραχωρώντας μεμονωμένες μόνο εξαιρέσεις, κρίνοντας κάθε κοινοπραξία χωριστά αναλόγως των δυνατοτήτων της. Η ΟΚΕ συμφωνεί πως η νομική μεταχείριση των κοινοπραξιών, ανεξάρτητα από την τελική μορφή που θα έχει, θα πρέπει να εξασφαλίζει υψηλού βαθμού διαφάνεια των δραστηριοτήτων τους.

3.3.3. Συνεκτιμώντας όλες τις παραμέτρους, η ΟΚΕ κρίνει ότι οι κοινοπραξίες όντως προσφέρουν αποτελεσματικές υπηρεσίες στους φορτωτές και ότι δεν είναι ισοδύναμες προς τις διασκέψεις τακτικών γραμμών. Υπήρξαν περιπτώσεις κατά τις οποίες οι κοινοπραξίες τόνωσαν τον ανταγωνισμό και άλλες κατά τις οποίες του επέβαλαν περιορισμούς. Παρά το γεγονός ότι υπάρχει μεγάλη ποικιλία τύπων κοινοπραξιών που εξυπηρετούν διαφορετικούς σκοπούς, υπάρχει τρόπος να εντοπισθούν ορισμένα κοινά χαρακτηριστικά τους που να δικαιολογούν γι'αυτές ένα κοινό νομικό καθεστώς.

3.3.4. Με βάση τα παραπάνω, η ΟΚΕ, ακολουθώντας μια μέση οδό, είναι της γνώμης ότι απαιτείται ένας καινούριος κανονισμός που να παραχωρεί εξαίρεση κατά κατηγορίες. Η ανάγκη αυτή απορρέει από το γεγονός ότι οι κοινοπραξίες επιτελούν διαφορετική λειτουργία από τις διασκέψεις τακτικών γραμμών. Αφού δε οι κοινοπραξίες σε ορισμένες περιπτώσεις προκαλούν περιορισμούς στον ανταγωνισμό, θα ήταν ευκταία μια κατά κατηγορία εξαίρεση από το άρθρο 85, παράγραφος 3 δεδομένων των οφελών που αποκομίζουν οι φορτωτές από τις υπηρεσίες που τους παρέχουν οι κοινοπραξίες.

3.4. *Διαδικαστική προσέγγιση*

3.4.1. Αναφορικά με το ποιά είναι η καλύτερη διαδικαστική προσέγγιση προκειμένου για το κανονιστικό καθεστώς των κοινοπραξιών, η ΟΚΕ σημειώνει ότι η Επιτροπή προτείνει κανονισμό του Συμβουλίου που να παραχωρεί εξαιρέσεις κατά κατηγορίες και να δίνει παράλληλα στην Επιτροπή τη δυνατότητα να καθορίζει με δικό της κανονισμό τους όρους υπό τους οποίους θα παραχωρούνται οι εξαιρέσεις αυτές. Η ΟΚΕ εξέτασε και την εναλλακτική δυνατότητα θέσπισης κανονισμού του Συμβουλίου που θα παραχωρεί εξαιρέσεις κατά κατηγορίες ενώ θα καθορίζει ταυτοχρόνως και τους προς τούτο όρους. Η λύση αυτή προσκρούει σε θεσμικής φύσεως εμπόδια και αντιβαίνει προς τη συνήθη πρακτική. Συγκεκριμένα, είναι συνήθης πρακτική του Συμβουλίου να υιοθετεί κανονισμούς που δίνουν στην Επιτροπή τη δυνατότητα να εκδίδει κανονισμούς σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 85, παράγραφος 3, της συνθήκης σε διάφορους τομείς της οικονομικής δραστηριότητας([1]). Έτσι έγινε στις περιπτώσεις της πολιτικής αεροπορίας, των συμφωνιών αποκλειστικής διανομής, της απονομής διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας και των συμφωνιών ειδίκευσης. Οι σχετικές με την πρακτική αυτή γνωμοδοτήσεις([2]) της ΟΚΕ ήταν πάντα ευνοϊκές. Παρά τους φόβους που έχουν εκφρασθεί και σύμφωνα με τους οποίους η συνέχιση μιας τέτοιας πρακτικής θα ισοδυναμούσε με εν λευκώ εξουσιοδότηση προς την Επιτροπή επί θεμάτων σχετικών με τις ναυτιλιακές μεταφορές, κατά συνεκτίμηση η διαδικασία αυτή θα μπορούσε να γίνει δεκτή με την προϋπόθεση ότι, πριν από τη θέσπιση του κανονισμού του Συμβουλίου, η Επιτροπή θα έχει συμφωνήσει με τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με τους όρους παραχώρησης της εξαίρεσης κατά κατηγορίες. Η ΟΚΕ είναι πεπεισμένη ότι δεν υπάρχει λόγος να γίνει παρέκκλιση από τη συνήθη πρακτική, αρκεί να δεσμευθεί προηγουμένως η Επιτροπή σε ό,τι αφορά τους ειδικούς όρους της εξαίρεσης κατά κατηγορίες ώστε να μην υπάρξουν δυσάρεστες εκπλήξεις.

3.4.2. Η υιοθέτηση ενός κανονισμού του Συμβουλίου σε αυτό το πνεύμα έχει το συνακόλουθο πλεονέκτημα της νομικής βεβαιότητας που θα δημιουργηθεί έτσι και που θα άρει την κατάσταση αβεβαιότητας στην οποία βρίσκονται σήμερα οι κοινοπραξίες σε ό,τι αφορά τη νομική τους μεταχείριση στα πλαίσια της κοινοτικής νομοθεσίας περί ανταγωνισμού. Από την άλλη, οι συζητήσεις μεταξύ της Επιτροπής, των κυβερνητικών εμπειρογνωμόνων και των ενδιαφερόμενων κύκλων με αντικείμενο τους ακριβείς όρους περί παραχώρησης εξαιρέσεων κατά κατηγορίες, ίσως χρειασθούν καιρό για να ωριμάσουν. Στο μεταξύ, με βάση τον κανονισμό του Συμβουλίου που θα δίνει στην Επιτροπή τη δυνατότητα να προσδιορίζει τους σχετικούς όρους σε μεταγενέστερη φάση, θα έχει παραχωρηθεί εξαίρεση κατά κατηγορίες. Ο μηχανισμός ενός τέτοιου κανονισμού του Συμβουλίου λειτουργεί

([1]) ΕΕ αριθ. L 374 της 31. 12. 1987, σ. 9, ΕΕ αριθ. L 285 της 29. 12. 1971, σ. 46.

([2]) ΕΕ αριθ. C 237 της 12. 9. 1989, σ. 6, ΕΕ αριθ. C 237 της 12. 9. 1989, σ. 9, ΕΕ αριθ. C 237 της 12. 9. 1989, σ. 12.

ικανοποιητικά σε όλους τους τομείς της οικονομικής δραστηριότητας και έχει το πλεονέκτημα της ευελιξίας αφού μπορεί και προσαρμόζει την εξαίρεση κατά κατηγορίες στις μεταβαλλόμενες συνθήκες ώστε να καλύπτονται οι νέου τύπου συμφωνίες κοινοπραξιών. Η ΟΚΕ πιστεύει ότι θα πρέπει να διαφυλαχθεί η διαφάνεια των διαδικασιών σχετικά.

3.5. *Μεικτές μεταφορές*

3.5.1. Οι περισσότερες κοινοπραξίες ασχολούνται με μεικτές μεταφορές. Ο προτεινόμενος κανονισμός προβλέπει εξαιρέσεις κατά κατηγορίες προκειμένου για την κάλυψη τόσο των χερσαίων μεταφορικών δραστηριοτήτων όσο και των θαλασσίων. Στις περιπτώσεις αυτές, η κατά κατηγορίες εξαίρεση θα πρέπει να συνδυάζεται και με τους κατάλληλους όρους — που θα ορίζονται αργότερα — για την προστασία του ελεύθερου ανταγωνισμού. Η εκ μέρους των πλοιοκτητών επιλογή μεταφορέων που εξασφαλίζουν το θαλάσσιο μόνο σκέλος μιας μεταφοράς δεν θα πρέπει να θίγονται από την εξαίρεση κατά κατηγορίες που ισχύει για τις κοινοπραξίες· οι φορτωτές θα πρέπει να διατηρήσουν στην πράξη και όχι μόνο στη θεωρία τη δυνατότητα επιλογής μεταφορέα προκειμένου για το θαλάσσιο σκέλος μιας μεταφοράς και οι διακρίσεις στις εμπορικές μεταφορές θα πρέπει να απαγορευθούν.

3.6. *Νομική βάση του κανονισμού και παρατηρήσεις επί των άρθρων αυτού*

3.6.1. Η νομική βάση του προτεινόμενου κανονισμού είναι το άρθρο 87· και μολονότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 — που έχει διττή νομική βάση (άρθρο 87 και άρθρο 84, παράγραφος 2) — αποτελεί ισχυρό προηγούμενο, καμμία μνεία δεν γίνεται στο άρθρο 84, παράγραφος 2. Η ΟΚΕ πιστεύει ότι η μνεία του άρθρου 84, παράγραφος 2, μαζί με το άρθρο 87 καθίσταται αναγκαία και από το γεγονός ότι οι εξαιρέσεις κατά κατηγορίες για τις κοινοπραξίες τακτικών γραμμών έχουν επιπτώσεις που απορρέουν τόσο από πλευράς θαλάσσιων μεταφορών όσο και από πλευράς δικαίου περί ανταγωνισμού. Η μεταχείριση των κοινοπραξιών τακτικών γραμμών αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της δέσμης θετικών μέτρων υπέρ των ναυτιλιακών μεταφορών, μέτρων που θα υιοθετηθούν όλα με βάση το άρθρο 84, παράγραφος 2· από όπου και η ανάγκη για διττή νομική βάση.

3.6.2. Ο κανονισμός θα πρέπει να οριοθετήσει με σαφήνεια τα πλαίσιά του. Η ΟΚΕ παρατηρεί ότι ενώ στην ανακοίνωση της Επιτροπής γίνεται λόγος για κοινοπραξίες τακτικών γραμμών, στον προτεινόμενο κανονισμό δεν γίνεται καθόλου αναφορά σε κοινοπραξίες τακτικών γραμμών, ούτε στον τίτλο ούτε στο κυρίως μέρος. Η παράλειψη αυτή θα πρέπει να διορθωθεί στο άρθρο 1, διότι μπορεί να νομισθεί ότι επεκτείνεται και στις υπηρεσίες κοινοπραξιών ελεύθερων φορτηγών πλοίων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86.

3.6.3. Στο άρθρο 1 του κανονισμού θα πρέπει να προβλεφθεί ακριβής και σαφής ορισμός των κοινοπραξιών τακτικών γραμμών.

3.6.4. Το άρθρο 4 του κανονισμού προβλέπει τη δυνατότητα υποβολής παρατηρήσεων από τα ενδιαφερόμενα μέρη προς την Επιτροπή σε χρόνο όχι μικρότερο από ένα μήνα. Ο χρόνος αυτός είναι εξωπραγματικά σύντομος ακόμη και ως ελάχιστος χρόνος.

4. Συμπεράσματα

4.1. Η ΟΚΕ πιστεύει ότι η Επιτροπή θα πρέπει να γίνει σαφέστερη σε ό,τι αφορά τις προθέσεις της σχετικά με τους όρους παραχώρησης εξαιρέσεως κατά κατηγορίες. Οι όροι αυτοί θα πρέπει να προστατεύουν τον ελεύθερο ανταγωνισμό σε τρία επίπεδα: στο εσωτερικό της κοινοπραξίας, στο εσωτερικό της διάσκεψης και στα πλαίσια της συγκεκριμένης εμπορικής μεταφοράς· θα πρέπει επίσης να διασφαλίζουν τη διαφάνεια.

4.2. Με βάση τα παραπάνω, και μάλιστα τη δέσμευση της Επιτροπής σχετικά με τους όρους/υποχρεώσεις των εξαιρέσεων κατά κατηγορίες, το τμήμα τάσσεται υπέρ μιας νομικής μεταχείρισης των κοινοπραξιών που θα υπόκειται σε ελέγχους και ισορροπίες και δεν θα εξουσιοδοτεί εν λευκώ ούτε την Επιτροπή ούτε τις κοινοπραξίες.

Βρυξέλλες, 30 Ιανουαρίου 1991.

Ο Πρόεδρος της

Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

François STAEDELIN

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

στη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Οι παρακάτω τροπολογίες, που κατατέθηκαν με βάση τη γνωμοδότηση του τμήματος σύμφωνα με τον εσωτερικό κανονισμό, απορρίφθηκαν κατά τη διάρκεια των συζητήσεων.

Συνέχεια 3.4.

Στην 7η σειρά της παραγράφου 3.4.1, μετά από τις δύο πρώτες περιόδους, να διαγραφεί το κείμενο μέχρι το τέλος της παραγράφου καθώς και η παράγραφος 3.4.2 και να αντικατασταθεί από το εξής τροποποιημένο κείμενο:

«Ενώ είναι συνήθως πρακτική του Συμβουλίου να υιοθετεί κανονισμούς που παρέχουν στην Επιτροπή τη δυνατότητα να εκδίδει μεταγενέστερους λεπτομερέστερους κανονισμούς εφαρμογής σε διάφορους τομείς της οικονομικής δραστηριότητας (π.χ. πολιτική αεροπορία, συμφωνίες αποκλειστικής διανομής, απονομή διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας, συμφωνίες ειδίκευσης) και ενώ οι σχετικές με την πρακτική αυτή γνωμοδοτήσεις της ΟΚΕ ήταν πάντα ευνοϊκές, η ΟΚΕ σημειώνει ότι έχει τεθεί διαφορετικό προηγούμενο για τις ναυτιλιακές μεταφορές στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, που είναι το γενικό μέσο εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης της Ρώμης στη ναυτιλία. Η ΟΚΕ θεωρεί ότι, προς όφελος της συνοχής και της νομικής βεβαιότητας, πρέπει να υιοθετηθεί η ίδια διαδικασία σε ό,τι αφορά τον κανονισμό παραχώρησης εξαίρεσης κατά κατηγορίες στις κοινοπραξίες τακτικών γραμμών όπως στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86. Η ΟΚΕ πιστεύει ότι με αυτή τη διαδικασία θα διαφυλαχθεί η διαφάνεια των διαδικασιών.»

Αιτιολογία

Οι εν λόγω παράγραφοι δεν είναι συνεπείς με τη νομοθεσία της Κοινότητας που ισχύει σήμερα για τη ναυτιλία. Οποιαδήποτε και αν είναι η πρακτική που ακολουθείται σε άλλους τομείς, παραμένει γεγονός ότι ο προστατευτικός κανονισμός για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού της συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές είναι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86. Η τροπολογία προτείνει την εφαρμογή των ίδιων ρυθμίσεων και για τον προγενέστερο κανονισμό. Η ΟΚΕ συμφώνησε με τη σφαιρική προσέγγιση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 και θα πρέπει να παραμείνει συνεπής.

Το νόημα της προτεινόμενης τροπολογίας είναι ότι η παροχή εξαιρέσεων κατά κατηγορίες με καθορισμένους όρους και προϋποθέσεις θα παράσχει εξ'αρχής τη νομική βεβαιότητα, προκειμένου οι ναυτιλιακές κοινοπραξίες τακτικών γραμμών της Κοινότητας, οι πλοιοκτήτες που επιζητούν να ωφεληθούν από τις υπηρεσίες των κοινοπραξιών καθώς και όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να γνωρίζουν που βρίσκονται και τα κοινοτικά όργανα να έχουν προσδιορίσει τους όρους και τις προϋποθέσεις που απαιτείται να πληρούν οι κοινοπραξίες τακτικών γραμμών.

Το κείμενο του σημείου 3.4.1 αντιφάσκει επίσης προς το σημείο 3.4.2. Το σημείο 3.4.1 ζητεί από την Επιτροπή «να συμφωνήσει με τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με τους όρους και τις προϋποθέσεις της εξαίρεσης κατά κατηγορίες» και για την Επιτροπή «να δεσμευθεί προηγουμένως» σχετικά. Αλλά το σημείο 3.4.2 υποδεικνύει στην Επιτροπή να «ορίσει εκ νέου» τους ειδικούς όρους σε μεταγενέστερο στάδιο και μάλιστα να τους προσαρμόσει στο μέλλον — μονομερώς και χωρίς άλλες διαβουλεύσεις — ανάλογα με τις περιστάσεις. Τούτο δεν εξασφαλίζει τη διαφάνεια και — αντίθετα με τις διαβεβαιώσεις του κειμένου — εγκυμονεί τον κίνδυνο της «εν λευκώ εξουσιοδότησης προς την Επιτροπή».

Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας

Ψήφοι υπέρ: 30, ψήφοι κατα: 58, αποχές: 20.

Σημείο 3.5.1.

Να διαγραφεί η τρίτη περίοδος και να αντικατασταθεί από τα εξής:

«Οι όροι και οι προϋποθέσεις για την παραχώρηση εξαιρέσεως κατά κατηγορίες πρέπει να ορισθούν με τέτοιο τρόπο, ώστε να διασφαλίζεται ο ελεύθερος ανταγωνισμός.»

Αιτιολογία

Κατά λογική ακολουθία διότι η φράση: «που θα πρέπει να ορισθούν σε μεταγενέστερο στάδιο» δεν θα είναι δυνατό να εφαρμοσθεί σε περίπτωση που υιοθετηθεί η τροπολογία του σημείου 3.4.

Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας

Ψήφοι υπέρ: 38, ψηφοι κατά: 52, αποχές: 15.

Σημείο 4.1.

«Το τμήμα πιστεύει ότι η πρόταση της Επιτροπής για τον κανονισμό του Συμβουλίου θα πρέπει να γίνει σαφέστερη ...»

Αιτιολογία

Η ίδια όπως και τα σημεία 3.4.1 και 3.4.2.

Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας

Ψήφοι υπέρ: 32, ψήφοι κατά: 52, αποχές: 17.

Σημείο 4.2.

Να διαγραφούν οι λέξεις: «η δέσμευση της Επιτροπής» και να αντικατασταθούν από τις λέξεις «σχετικά με».

Αιτιολογία

Λογικό επακόλουθο.

Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας

Ψήφοι υπέρ: 33, ψήφοι κατά: 54, αποχές: 15.

Γνωμοδότηση για την πρόταση κανονισμού (ΕΟΚ) του Συμβουλίου σχετικά με την καθιέρωση συμπληρωματικού πιστοποιητικού προστασίας για τα φάρμακα([1])

(91/C 69/06)

Στις 3 Μαΐου 1990, το Συμβούλιο αποφάσισε, σύμφωνα με το άρθρο 100 Α της συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την παραπάνω πρόταση.

Το τμήμα βιομηχανίας, εμπορίου, βιοτεχνίας και υπηρεσιών, που επιφορτίσθηκε με την προετοιμασία των σχετικών εργασιών, εξέδωσε τη γνωμοδότησή του την 9η Ιανουαρίου 1991. Εισηγητής ήταν ο κ. Hilkens.

Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή εξέδωσε, κατά την 283η σύνοδο ολομέλειας (συνεδρίαση της 30ής Ιανουαρίου 1991), με 81 ψήφους υπέρ και 5 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

Η ΟΚΕ επιδοκιμάζει βασικά το σκοπό της πρότασης της Επιτροπής και την περιεχόμενη σ'αυτή βελτιωμένη προστασία της ευρωπαϊκής φαρμακοβιομηχανίας, με την επιφύλαξη των κατωτέρω παρατηρήσεων και προτάσεων:

1. Εισαγωγή

1.1. Η πρόταση που βασίζεται στο άρθρο 100 της συνθήκης ΕΟΚ, εντάσσεται στο πλαίσιο μιας κοινοτικής πολιτικής στον τομέα της υγείας, και μάλιστα στο πλαίσιο μιας εσωτερικής αγοράς για φάρμακα.

1.2. Κατά την εκτίμηση της σημασίας της πρότασης της Επιτροπής επιβάλλεται να ληφθούν υπόψη όλες οι συνέπειες της σχετικής ρύθμισης. Ο φαρμακευτικός τομέας και η αγορά φαρμάκων παρουσιάζουν ορισμένες ιδιομορφίες τόσο από πλευράς παραγωγών όσο και καταναλωτών.

1.3. Όσον αφορά την προσφορά ο ειδικός χαρακτήρας των φαρμακευτικών προϊόντων εκδηλώνεται έντονα μέσω της ανάγκης μιας ευρείας σε έκταση έρευνας, λόγω της οποίας χορηγείται πιστοποιητικό προστασίας. Αυτή η αποτελεσματική προστασία του διπλώματος βρίσκεται προφανώς σε αντίθεση με μια προοδευτική «διάβρωση» λόγω των πολλαπλών δοκιμών που απαιτούνται για να καταρτισθεί ο φάκελος. Όσον αφορά τη ζήτηση βρισκόμαστε ενώπιον ενός προϊόντος το οποίο παρουσιάζει σημαντικό ενδιαφέρον για τη

([1]) ΕΕ αριθ. C 144 της 8. 5. 1990, σ. 10.