

duttile possibile il concetto di cartello. Ciò implica che il regolamento deve garantire, da un lato, la possibilità di esistenza e di funzionamento di compagnie di navigazione che non sono membri al di fuori delle conferenze marittime nei confronti delle quali devono poter esercitare la concorrenza in base a criteri commerciali e, dall'altro, la possibilità di adesione alla conferenza di nuovi membri su di una base di parità con le compagnie già membri, i quali potrebbero quindi beneficiare dell'attribuzione di carichi economicamente validi. È ovvio che, per essere compatibile con il principio generale di non discriminazione legato alla nazionalità enunciato dal trattato CEE, questa adesione non potrà essere fondata su criteri che potrebbero favorire la creazione di discriminazioni nell'area comunitaria quali la bandiera della nave o la provenienza del carico.

Esito della votazione

Voti favorevoli: 25, voti contrari: 52, astensioni: 16.

2. I seguenti testi che figurano nel parere della sezione sono stati cancellati perché respinti nel corso dei dibattiti:

Pagina 3, punto 1.1.3

«Per quanto concerne il fondamento giuridico proposto per stabilire le modalità d'applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato ai trasporti marittimi, la sezione, considerandone l'importanza per il settore in parola, ritiene che sia opportuno fondare la proposta di regolamento solo sull'articolo 84, secondo comma, del trattato».

Esito della votazione

Voti favorevoli: 16, voti contrari: 84, astensioni: 9.

Pagina 8, punto 2.3.3

«... si definisce la struttura delle citate conferenze e quindi le eque condizioni di accesso per le società di navigazione marittima non membri».

Esito della votazione

Respinto all'unanimità.

Parere in merito ad una proposta di regolamento (CEE) del Consiglio relativo alle modalità d'applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato ai trasporti aerei (regole di concorrenza applicabili alle imprese)

Il testo che ha formato oggetto della consultazione è pubblicato nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* n. C 291 del 12 novembre 1981, pagina 4, e n. C 317 del 3 dicembre 1981, pagina 3.

A. FONDAMENTO GIURIDICO DEL PARERE

Il Consiglio ha deciso, in data 27 agosto 1981, di consultare, conformemente alle disposizioni degli articoli 84 e 87 del trattato che istituisce la Comunità economica europea, il Comitato economico e sociale sulla proposta di cui sopra.

B. PARERE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE

Il Comitato economico e sociale ha emesso il parere sull'argomento summenzionato nel corso della 204ª sessione plenaria, svoltasi a Bruxelles il 26 e 27 gennaio 1983.

Il testo del parere viene riportato in appresso.

IL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare gli articoli 84 e 87,

vista la richiesta di parere del Consiglio in merito alla citata proposta ⁽¹⁾ (richiesta del 27 agosto 1981),

visti i regolamenti n. 17 del Consiglio, del 6 febbraio 1962 ⁽²⁾, n. 141 del Consiglio, del 26 novembre 1962 ⁽³⁾ e (CEE) n. 1017/68 del Consiglio, del 19 luglio 1968 ⁽⁴⁾,

visto il programma di priorità per i trasporti aerei approvato dal Consiglio nel giugno 1978, nel quale si analizza fino a qual punto le regole di concorrenza sono applicabili al settore dei trasporti aerei,

visto il memorandum presentato dalla Commissione al Consiglio il 16 luglio 1979 e che riguarda il contributo della Comunità allo sviluppo dei servizi di trasporto aereo, nonché il relativo parere del Comitato del 3 luglio 1980 ⁽⁵⁾,

vista la decisione del proprio presidente di affidare alla sezione «Trasporti e comunicazioni» il compito di predisporre il parere sull'argomento (decisione del 9 settembre 1981, articolo 22 del regolamento interno),

visto il parere adottato dalla citata sezione il 10 novembre 1982 (146^a riunione),

vista la relazione presentata dal sig. Bos, relatore,

visto quanto deliberato dai propri membri il 27 gennaio 1983 (204^a sessione plenaria, 26 e 27 gennaio 1983),

HA ADOTTATO

a maggioranza (6 voti contrari e 4 astensioni)

IL SEGUENTE PARERE:

Il Comitato approva la proposta della Commissione, fatte salve le osservazioni generali e particolari che seguono:

1. Osservazioni generali

1.1. Fondamento giuridico

1.1.1. Il Comitato ha esaminato la portata dei regolamenti del Consiglio n. 17 del 6 febbraio 1962, n. 141 del 26 novembre 1962 e (CEE) n. 1017/68 del 19 luglio 1968 ed ha constatato che, in base ai regolamenti n. 141 e (CEE) n. 1017/68 precitati, il regolamento n. 17, primo regolamento d'applicazione degli articoli 85 e 86 del

trattato, non è applicabile ai settori dei trasporti aerei e marittimi.

1.1.2. Dopo le sentenze della Corte di giustizia del 4 aprile 1974 e del 12 ottobre 1978 nelle cause 167/73 e 156/77, i trasporti marittimi e aerei sono però soggetti alle disposizioni degli articoli 85 e 86 anche se, in base all'articolo 84, secondo comma, del trattato, fino al momento in cui il Consiglio non avrà deciso diversamente, essi non sono soggetti al titolo IV del trattato che riguarda la politica comune dei trasporti. Partendo da questa ipotesi, la Commissione fonda la proposta che stabilisce le modalità d'applicazione ai trasporti aerei degli articoli 85 e 86 del trattato, soltanto sull'articolo 87 del trattato, il quale prevede, fra l'altro, che le disposizioni in parola sono «stabilite dal Consiglio che delibera a maggioranza qualificata su proposta della Commissione».

1.1.3. Senza entrare nei minimi particolari e in tutte le sfumature giuridiche, il Comitato reputa che, per quanto attiene alla sua decisione, il Consiglio dovrebbe ricorrere ad un duplice fondamento giuridico e cioè agli articoli 84, secondo comma, e 87, poiché il fatto di stabilire modalità di applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato ai trasporti marittimi rappresenta un punto importante per detti trasporti.

1.1.4. A sostegno di questo punto di vista, il Comitato sottolinea che, dopo la pubblicazione del memorandum sui trasporti aerei, avvenuta nel 1979, la Commissione ha presentato al Consiglio una serie di proposte, alcune delle quali sono state adottate. Questi atti del Consiglio si fondavano sull'articolo 84, secondo comma, del trattato. Il Comitato si chiede quindi per quale motivo la Commissione non abbia avuto il medesimo comportamento che in passato in un settore così importante come quello della concorrenza marittima ed aerea, il quale ha un impatto ipso facto extracomunitario.

1.2. Portata ed opportunità di una regolamentazione della concorrenza nel campo dei trasporti aerei

1.2.1. Il Comitato reputa che in una proposta della Commissione relativa alle prescrizioni sulla concorrenza si dovrebbe tenere conto dei problemi specifici dei trasporti ed in particolare dei trasporti aerei internazionali professionali.

1.2.2. Il Comitato deve tuttavia constatare che finora non esiste una politica comune dei trasporti o dei trasporti aerei, che la proposta in esame contiene tra l'altro norme procedurali senza per questo instaurare una politica coerente della concorrenza e, infine, che a tutt'oggi non esiste una politica sociale comune per i lavoratori delle compagnie aeree e degli aeroporti. Mancando i principi di base nei settori succitati, qualsiasi tentativo di regolamentare settori parziali è condannato sin dal principio a

⁽¹⁾ GU n. C 317 del 3. 12. 1982, pag. 3.

⁽²⁾ GU n. 13 del 21. 2. 1962, pag. 204/62.

⁽³⁾ GU n. 124 del 18. 11. 1962, pag. 2751/62.

⁽⁴⁾ GU n. 175 del 23. 7. 1968, pag. 1.

⁽⁵⁾ GU n. C 230 dell'8. 9. 1980, pag. 30.

fallire. Perciò il Comitato si mostra più che scettico nei confronti della proposta della Commissione qual è redatta attualmente.

1.2.3. A suo giudizio, non è neppure ragionevole intervenire per disciplinare alcuni aspetti dei trasporti aerei intracomunitari senza tener conto della loro organizzazione sul piano internazionale (ICAO, IATA, ECAC).

1.2.4. Il Comitato è favorevole a che vengano adottate disposizioni intese a disciplinare la concorrenza nel settore dei trasporti aerei, ma solo se sussistono le seguenti condizioni:

- occorre tener conto degli accordi o convenzioni internazionali conclusi con i paesi terzi;
- l'obiettivo di provvedimenti relativi alla politica dei trasporti o della concorrenza deve consistere nella ricerca di un equilibrio di interessi fra tutte le parti in causa;
- i provvedimenti non devono esser presi a scapito della sicurezza dei trasporti aerei né della sicurezza dell'impiego o della possibilità di creare nuovi posti di lavoro;
- i provvedimenti relativi alla politica dei trasporti debbono tenere debitamente conto dei problemi dell'energia e della protezione dell'ambiente;
- i provvedimenti volti all'aumento della produttività e/o al contemporaneo ribasso delle tariffe vanno respinti se si ripercuotono negativamente sulle condizioni di lavoro.

2. Osservazioni particolari sui singoli articoli

2.1. Articolo 1

2.1.1. Secondo l'articolo 1 il regolamento proposto dovrà applicarsi ai «trasporti aerei internazionali in partenza o a destinazione di uno o più aeroporti della Comunità». Di conseguenza, in base a tale articolo, il regolamento copre sia gli accordi conclusi tra compagnie aeree comunitarie, sia gli accordi tra compagnie comunitarie e compagnie di paesi terzi. Si parte dall'ipotesi che, a mente degli articoli 85 e 86 del trattato CEE, tali accordi rientrino nel campo di applicazione del regolamento nella misura in cui riguardano distorsioni di concorrenza dei trasporti aerei fra Stati membri e fra Stati membri e paesi terzi. Tuttavia è certo che situazioni del genere che dovessero verificarsi su rotte al di fuori dello spazio aereo della CEE possono influire sul calcolo globale delle tariffe aeree su tratti di rotta successivi o precedenti che si trovano nello spazio aereo della Comunità.

2.1.2. Il Comitato presuppone che il regolamento è applicabile anche agli uffici viaggi e alle imprese di

spedizione nel caso in cui questi ultimi offrano servizi che di norma vengono offerti dalle compagnie aeree.

2.1.3. Il Comitato esprime comunque la sua profonda preoccupazione per il rischio evidente che la CEE prenda provvedimenti unilaterali suscettibili di minacciare gli interessi dei consumatori, dei lavoratori delle compagnie aeree e di paesi terzi.

2.1.4. Il Comitato ritiene inoltre che i trasporti aerei, quali sono attualmente effettuati nella Comunità, sono in prevalenza l'espressione di diritti territoriali nazionali (obblighi di servizio pubblico, utilizzazione dello spazio aereo, sicurezza dell'impiego, coordinamento delle tariffe, ecc.) per cui non possono formare rapidamente oggetto di leggi sulla concorrenza, sulla base delle quali le regole del gioco del mercato dovrebbero essere determinate esclusivamente dall'offerta e dalla domanda. Una concezione del genere, se approvata senza riserve, porterebbe necessariamente alla rovina numerose compagnie aeree e provocherebbe la soppressione di un gran numero di linee non redditizie e di posti di lavoro che gli Stati membri considerano invece necessario mantenere per motivi di ordine superiore.

2.1.5. Secondo il Comitato, l'attuazione di norme di concorrenza può avvenire solo gradualmente e parallelamente a riforme, in particolare nei seguenti settori:

- armonizzazione della struttura dei costi e delle condizioni sociali tra le compagnie;
- regolamentazione sulla trasparenza degli aiuti statali;
- risanamento del mercato dei trasporti aerei.

2.1.6. Infine, considerato il carattere internazionale dei trasporti aerei, andrebbero previste numerose eccezioni, altrimenti il sistema internazionale di tali trasporti, nella sua attuale struttura, finirebbe per crollare o il suo funzionamento sarebbe gravemente compromesso.

2.1.7. Secondo il Comitato, il concetto di «trasporto aereo internazionale» dovrebbe comunque essere definito più precisamente e comprendere in special modo i seguenti settori d'attività:

- a) trasporti aerei professionali di linea;
- b) trasporti aerei professionali charter;
- c) aviazione generale d'affari (nella misura in cui si attraversano frontiere);
- d) aeroporti;
- e) imprese che si occupano delle operazioni a terra;
- f) uffici viaggi e imprese di spedizione che offrono o che organizzano servizi di trasporto aereo;
- g) trasporti aerei con paesi terzi.

2.1.8. Dato che le attività sopra enumerate da a) a f) vengono esercitate nell'ambito degli Stati membri in forme ogni volta differenti, e dato che l'articolo 85 del trattato non tiene conto dei problemi dei paesi terzi, il campo d'applicazione dovrebbe essere definito in modo più preciso.

2.2. Articolo 2

2.2.1. In base all'attuale formulazione dell'articolo 2, il Comitato giunge alla conclusione che la proposta della Commissione si spinge ben oltre un regolamento a carattere essenzialmente procedurale. L'omissione di due elementi significa, in pratica, fare della politica attraverso indagini e decisioni ad hoc (ciò che dovrebbe invece essere il ruolo del Consiglio). Si tratta dei seguenti due elementi:

- a) alcuni criteri che la Commissione dovrebbe osservare nell'applicazione delle norme di concorrenza per quanto riguarda gli accordi specifici, le decisioni o le pratiche concordate;
- b) esenzioni specifiche per i tipi correnti di accordi commerciali.

2.2.2. Inoltre alcuni tipi di «accordi tecnici» enumerati nell'articolo 2 non sono esclusivamente di carattere commerciale, in quanto hanno anche conseguenze economiche. In pratica, questi accordi tecnici sono in parte connessi con accordi di carattere economico o si basano su di essi. Il Comitato desidererebbe sapere fino a qual punto conseguenze di questo genere sono contemplate nel regolamento proposto.

2.2.3. Il Comitato constata inoltre che l'elenco di eccezioni contenute nell'articolo 2 non menziona i due tipi principali di accordi attualmente esistenti, precisamente gli accordi di pool e gli accordi sulle tariffe. Accanto ad un certo numero di elementi che limitano la concorrenza, questi due tipi di accordi comportano anche notevoli vantaggi per gli utenti e per le compagnie aeree.

2.2.4. Il fatto che gli accordi di pool e gli accordi sulle tariffe non formano oggetto di esenzioni nella regolamentazione proposta potrebbe creare incertezza nelle compagnie aeree che sono parti contraenti di questo tipo di accordi. È quindi urgente che la Commissione precisi gli effetti che l'applicazione delle regole di concorrenza avrà sugli accordi di pool e sugli accordi sulle tariffe. In tale contesto si chiede alla Commissione di tener conto dei vantaggi di questi tipi di accordi e di spiegare in qual modo, a suo giudizio, tali vantaggi possano essere mantenuti, qualora questi tipi di accordi dovessero essere vietati.

2.2.5. Per quanto riguarda gli esoneri previsti nell'articolo 2 della proposta di regolamento, la Commissione dovrebbe esaminare se questi sono possibili in mancanza di strutture e di livelli di tariffe concordati. Attraverso le esenzioni previste alle lettere f) e g) dell'articolo 2 la Commissione ha già espresso il desiderio di mantenere le caratteristiche del sistema attuale per quanto riguarda gli accordi «interlining» e pro rata.

2.2.6. Riepilogando si può constatare che la Commissione non ha riconosciuto lo stretto legame esistente tra i vantaggi dei passeggeri che essa a ragione desidera proteggere e le tariffe riconosciute e accettate da più compagnie aeree differenti. La IATA rappresenta certamente un organo valido a tale riguardo.

2.2.7. Da quanto precede si deduce che il coordinamento dei prezzi di volo su base multilaterale (per i quali la Commissione non è disposta in questa fase a prevedere esoneri) rappresenta una premessa essenziale per alcuni elementi del sistema attuale (per il quale la Commissione è disposta a prevedere esoneri) che rappresentano un vantaggio per il passeggero. È chiaro che, se si prevedono eccezioni per determinati effetti, occorre prevedere eccezioni anche per le cause rispettive.

2.2.8. Secondo il Comitato, infine, i vantaggi degli accordi di pool sono i seguenti:

- se due o più compagnie aeree operano su una rotta, è obiettivamente ragionevole che procedano ad un coordinamento dei loro voli. In questo modo la gamma delle prestazioni è più ampia per il passeggero, mentre nel contempo si abbassano i costi per le compagnie aeree, per gli aeroporti e per i controllori;
- la ripartizione dei ricavi (in proporzioni esattamente stabilite) ha lo scopo di assicurare alla compagnia aerea una compensazione per le prestazioni di servizi sulle rotte meno frequentate;
- un ricorso restrittivo alla suddivisione dei ricavi è destinato ad assicurare uno stimolo alla concorrenza per le compagnie aeree interessate.

2.2.9. A giudizio del Comitato, le lettere a) e b) vanno trasformate in un disposto che preveda l'obbligo di un'autorizzazione.

2.2.10. In base ai contratti collettivi validi a livello nazionale, è spesso impossibile ai sindacati, ma anche alle autorità di controllo competenti, influenzare comportamenti come quelli vietati ad esempio dall'articolo 85 del trattato.

2.2.11. Il Comitato esprime pure delle riserve sul testo della lettera f) che consente di «eludere» il divieto previsto all'articolo 85, primo paragrafo, e implica una deroga automatica.

2.2.12. Il Comitato chiede perciò di rielaborare il testo e il contenuto dell'articolo 2 per adattarlo al testo dell'articolo 2 della proposta di regolamento «Concorrenza nella navigazione marittima».

2.3. Articolo 3

Il Comitato chiede di rielaborare nelle varie lingue il testo della lettera b) dell'articolo 3 poiché chiaramente esso non definisce con esattezza le parti che hanno diritto a presentare la denuncia. A giudizio del Comitato si dovrebbe comunque garantire che imprese, associazioni di consumatori e sindacati, così come altre persone fisiche o giuridiche aventi un interesse legittimo, abbiano il diritto di presentare la denuncia.

2.4. Articolo 4

Secondo il Comitato, se la Commissione constata un'infrazione, essa deve obbligare gli interessati a porre fine all'infrazione constatata. La formulazione attuale («può obbligare») dà alla Commissione un potere discrezionale non limitato da alcuna disposizione legale, ciò che indebolisce la portata dell'articolo.

2.5. Articolo 5

2.5.1. Secondo il Comitato, il paragrafo 2 dell'articolo 5 dovrebbe essere così modificato:

«Se la Commissione, in base ai documenti di cui dispone, giudica la domanda ricevibile» (il resto vale solo per il testo tedesco).

L'attuale formulazione «il possesso di *tutti* gli elementi della pratica» provocherebbe ritardi ingiustificati.

2.5.2. La Commissione deve inoltre procedere alla pubblicazione «senza colpevoli ritardi», per cui si deve dire «senza indugio» e non «appena possibile» («so bald wie möglich», come figura nel testo tedesco).

2.6. Articolo 6

Nessuna osservazione.

2.7. Articolo 7

2.7.1. Secondo il Comitato, il secondo capoverso dell'articolo 7 «fino a quando . . . sono state rispettate» va depennato in quanto superfluo.

2.7.2. A suo giudizio, la Corte di giustizia esamina comunque le decisioni della Commissione, se ne viene fatta richiesta. Inoltre, il trattato CEE obbliga gli Stati membri a far rispettare gli atti della Comunità per i quali essi sono comunque le autorità di controllo.

2.8. Articolo 8

2.8.1. Secondo il Comitato, in questo articolo è necessario precisare che la Commissione non dovrebbe consultare, in determinati casi, unicamente il «Comitato consultivo in materia di intese e posizioni dominanti nel settore dei trasporti», ma anche un organismo tecnico composto da rappresentanti dei gruppi di interesse nel settore considerato, ad esempio i governi degli Stati membri, le imprese, i consumatori e i sindacati. A prescindere dalle conoscenze specifiche di un organismo del genere, questo potrebbe anche provvedere al necessario equilibrio tra i vari interessi.

2.8.2. Il Comitato menzionato dall'articolo 8 è composto soltanto di due funzionari per ogni Stato membro. Qualora esso fosse consultato prima di ogni decisione, il già citato equilibrio di interessi non sarebbe affatto garantito. Per evitare però un sovraccarico al livello della Corte di giustizia, è necessario istituire un organismo tecnico. La composizione di quest'ultimo dovrà essere convenuta in un'altra sede.

2.9. Articolo 9

Secondo il Comitato, il concetto «settore dei trasporti aerei» (paragrafo 3) dovrebbe corrispondere alla definizione data dall'articolo 1, paragrafo 2, della proposta.

2.10. Articolo 10

A giudizio del Comitato, tra i criteri per la valutazione dello sviluppo dei trasporti aerei si dovrebbe inserire quello della situazione occupazionale. È del tutto verosimile che un'impresa venga a trovarsi in una situazione economica difficile e sia tuttavia costretta, in base a leggi o a contratti collettivi, a mantenere occupato il suo personale. Si deve assolutamente tener conto di questo genere di situazioni, proprio a causa del numero di disoccupati registrati nel ramo in parola e negli Stati membri.

2.11. – 2.17. Articoli 11 – 17

Nessuna osservazione.

2.18. *Articolo 18*

2.18.1. A prescindere dall'organismo tecnico di cui si chiede la creazione nelle osservazioni relative all'articolo 8, il Comitato ritiene che nei paragrafi 1 e 2 dell'articolo 18 vadano menzionati espressamente i sindacati.

2.18.2. Al paragrafo 3 dell'articolo 18 della proposta si trova nel testo inglese il termine «negative clearance», ma questo è un errore. Si tratta dell'esenzione a mente dell'articolo 85, paragrafo 3.

2.19. – 2.22. *Articoli 19 – 22*

Nessuna osservazione.

3. *Considerazioni finali*

Da un punto di vista generale si deve constatare che la proposta della Commissione, nella sua versione attuale, rende difficile prendere una decisione. È assolutamente necessaria una regolamentazione della concorrenza che tenga maggiormente conto delle considerazioni di ordine politico e della politica comunitaria globale dei trasporti.

Infatti, tenuto conto delle restrizioni alla concorrenza attualmente applicate, è indispensabile precisare i principi di base per il settore dei trasporti aerei, da un punto di vista politico e concorrenziale.

Fatto a Bruxelles, il 27 gennaio 1983.

*Il Presidente
del Comitato economico e sociale
François CEYRAC*

*ALLEGATO**al parere del Comitato economico e sociale*1. *Emendamenti respinti*

I seguenti emendamenti presentati conformemente al regolamento interno sono stati respinti dal Comitato nel corso dei dibattiti:

Pagina 3, punto 1.1.3, quinta riga

Sostituire «sull'articolo 84, secondo comma», con «sull'articolo 87».

Motivazione

La Corte di giustizia ha stabilito che i trasporti aerei e marittimi sono soggetti agli articoli 85 e 86 del trattato.

Esito della votazione

Voti favorevoli: 16, voti contrari: 84, astensioni: 9.

Pagine 4 e 5, punti 1.2.2, 1.2.3 e 1.2.4

Sostituire i punti citati con quanto segue:

«1.2.2. Nonostante le profonde riserve nei confronti dell'articolo 2, che può essere considerato il punto centrale della proposta, il Comitato approva la proposta della Commissione volta ad instaurare un'equa concorrenza nel settore dei trasporti aerei internazionali constatando che essa costituisce un passo in tale direzione.

1.2.3. Il Comitato ritiene altresì che nella proposta della Commissione vengano fissate per la prima volta delle norme che consentono di attuare il principio della libera concorrenza nel settore dei trasporti, pur tenendo conto dei legittimi interessi degli utenti.

1.2.4. La proposta in esame può contribuire a creare equilibrio fra compagnie aeree ed utenti».

Motivazione

Figura nel testo dell'emendamento.

Esito della votazione

Voti favorevoli: 13, voti contrari: 60, astensioni: 9.

Pagine 6, 7 e 8, punti 2.1.2, 2.1.4, 2.1.5, 2.1.6, 2.1.7 e 2.1.8

Sostituire tali punti con quanto segue:

«2.1.3. Tenuto conto dell'osservazioni che figurano al punto 2.1.1, il Comitato approva la portata della proposta di regolamento».

Motivazione

Il testo originale elenca tante condizioni e riserve che il risultato è il mantenimento dello status quo. Il testo ora proposto appoggia la proposta della Commissione.

Esito della votazione

Voti favorevoli: 3, voti contrari: maggioranza, astensioni: 0.

2. Il seguente brano del parere della sezione è stato cancellato perché respinto durante i dibattiti:

Pagina 3, punto 1.1.3

«Per quanto concerne il fondamento giuridico proposto per stabilire le modalità d'applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato ai trasporti aerei, la sezione, considerandone l'importanza per il settore in parola, ritiene che sia opportuno fondare la proposta di regolamento solo sull'articolo 84, secondo comma, del trattato».

Esito della votazione

Voti favorevoli: 16, voti contrari: 84, astensioni: 9.

Parere in merito ad una proposta di direttiva del Consiglio riguardante le tariffe per il trasporto aereo di linea tra gli Stati membri

Il testo che ha formato oggetto della consultazione è pubblicato nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* n. C 78 del 30 marzo 1982, pagina 6.

A. FONDAMENTO GIURIDICO DEL PARERE

Il Consiglio ha deciso, in data 11 novembre 1981, di consultare, conformemente alle disposizioni dell'articolo 84 del trattato che istituisce la Comunità economica europea, il Comitato economico e sociale sulla proposta di cui sopra.