

Inoltre la Commissione dovrebbe rielaborare regolarmente (ad esempio ogni 3 anni) le relazioni degli Stati membri e presentare al Consiglio dell'Unione europea una relazione globale.

4.11. L'elenco di cui all'allegato I dovrebbe assolutamente contenere un riferimento particolare ai controlli

basati su altre norme giuridiche (es. codice della strada, disposizioni sociali, ecc.).

4.12. La direttiva (o il regolamento) dovrebbe inoltre contenere un articolo che prescriva sanzioni e termini equivalenti per tutti gli Stati membri in caso d'infrazione.

Bruxelles, 27 aprile 1994.

*Il Presidente  
del Comitato economico e sociale*

Susanne TIEMANN

**Parere in merito al progetto di regolamento (CE) della Commissione relativo all'applicazione dell'articolo 85, par. 3, del Trattato CE ad alcune categorie di accordi, di decisioni e di pratiche concordate tra compagnie di trasporto marittimo di linea (consorzi)**

(94/C 195/09)

La Commissione, in data 2 dicembre 1993, ha deciso di consultare il Comitato economico e sociale in merito al progetto di regolamento (CE) della Commissione relativo all'applicazione dell'articolo 85, par. 3, del Trattato CE ad alcune categorie di accordi, di decisioni e di pratiche concordate tra compagnie di trasporto marittimo di linea (consorzi) <sup>(1)</sup>.

La Sezione «Trasporti e comunicazioni», incaricata di preparare i lavori in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del Relatore Whitworth in data 6 aprile 1994.

Il Comitato economico e sociale ha adottato all'unanimità (1 astensione) il 27 aprile 1994, nel corso della 315ª sessione plenaria, il seguente parere.

## 1. Introduzione

1.1. Il 25 febbraio 1992 il Consiglio ha adottato il Regolamento 479/92 <sup>(2)</sup> che abilitava la Commissione ad applicare l'articolo 85, par. 3, del Trattato mediante un regolamento in modo da esonerare i consorzi tra compagnie di trasporto marittimo di linea dal divieto previsto al par. 1 dell'articolo 85 relativo alle pratiche contrarie alla concorrenza (regole di concorrenza).

1.2. In precedenza la Commissione aveva sottoposto al Consiglio un documento in cui esponeva osservazioni di carattere generale circa le condizioni e gli obblighi cui la Commissione intendeva assoggettare il beneficio dell'esenzione per categoria <sup>(3)</sup>. La Commissione aveva

accettato di tener conto il più possibile di tali orientamenti nel redigere il proprio regolamento di applicazione.

1.3. Il Comitato economico e sociale ha esaminato il progetto di regolamento di abilitazione e ha poi adottato un parere sulle conseguenti proposte della Commissione il 30 gennaio 1991 <sup>(4)</sup>.

1.4. In tale occasione aveva constatato che i consorzi erano generalmente riconosciuti come uno strumento utile e prezioso di razionalizzazione nell'epoca dei container e aveva sottoscritto le conclusioni della Commissione, la quale aveva affermato che «l'industria dei trasporti marittimi della Comunità deve realizzare le necessarie economie di scala per essere concorrenziale sul mercato dei trasporti marittimi di linea mondiali»

<sup>(1)</sup> GU n. C 63 del 1. 3. 1994, pag. 8.

<sup>(2)</sup> GU n. L 55 del 29. 2. 1992, pag. 3.

<sup>(3)</sup> Documento 10280/91 (MAR 40 RC 11).

<sup>(4)</sup> GU n. C 69 del 18. 3. 1991, pag. 16.

e che «i consorzi possono essere utili strumenti per fornire i mezzi necessari a migliorare la produttività dei servizi di trasporto marittimo di linea e a promuovere il progresso tecnico ed economico».

1.5. Avendo constatato che in relazione alle regole di concorrenza un'esonerazione per categoria era già stata concessa alle conferenze di linea nel Regolamento del Consiglio 4056/86<sup>(1)</sup>, il Comitato aveva concluso che era necessario adottare una regolamentazione per i consorzi delle compagnie di trasporto marittimo di linea allo scopo di colmare l'attuale vuoto giuridico offrendo alle iniziative commerciali un clima di certezza del diritto. Il Comitato aveva tuttavia affermato che, attuando qualsiasi nuovo regolamento specifico che autorizzi esenzioni di categoria, «la Commissione dovrebbe dire con maggiore chiarezza quali orientamenti intenda seguire circa le condizioni dell'esenzione per categoria». A suo giudizio tali condizioni dovrebbero comportare la salvaguardia della libertà di concorrenza a tre livelli (nell'ambito del consorzio, della conferenza e del settore), come pure la trasparenza.

1.6. Ne consegue che la pubblicazione del progetto di regolamento della Commissione ora in esame e la procedura di consultazione al riguardo sono in linea con le conclusioni di carattere generale cui era giunto il Comitato nel precedente parere.

## 2. Importanza dei consorzi

2.1. I trasporti marittimi comunitari hanno avuto un ruolo di primo piano nel promuovere lo sviluppo dei consorzi. Vi è un'ampia convergenza di vedute sull'importanza dei consorzi per il progresso economico e tecnologico del settore dei trasporti marittimi, visto che agevolano ed incoraggiano lo sviluppo e l'impiego dei container e l'ammodernamento dei trasporti di linea. L'adozione dei container ha consentito lo sviluppo dei trasporti multimodali attraverso sistemi che hanno notevolmente contribuito ad accrescere l'efficienza generale del settore in questi ultimi anni, consentendo alle compagnie di utilizzare risorse globali e provvedere a una distribuzione su scala mondiale con consegne pronte ed efficaci.

2.2. Proponendo di concedere un'esenzione per categoria ai consorzi la Commissione ne riconosce pienamente il valore. Si ritiene che gli accordi relativi ai consorzi offrano dei vantaggi alle compagnie di trasporto partecipanti grazie a riduzioni di costi ottenute con maggiori livelli di utilizzo delle capacità e con economie di scala. Essi tornano anche a vantaggio degli utenti in quanto assicurano servizi di trasporto più regolari e di migliore qualità.

## 3. Obiettivo del regolamento

3.1. Stando alla Commissione, il progetto di regolamento in esame si propone di creare un quadro giuridico

equilibrato e flessibile che consenta agli armatori di operare nel contesto di accordi che, pur limitando la concorrenza, assicurano ai caricatori la possibilità di mantenere una quota equa del profitto.

3.2. Per realizzare tale obiettivo, nel documento del 1991 la Commissione aveva riconosciuto che le «condizioni che consentiranno ai consorzi di operare conformemente al diritto di concorrenza comunitario avranno ovviamente natura diversa e dovranno rispecchiare realtà tecniche e commerciali».

3.3. Il Comitato appoggia quest'obiettivo di carattere generale e nell'esame del progetto di regolamento ha cercato di appurare se le sue disposizioni specifiche offrano una protezione sufficiente ai caricatori e agli utenti dei servizi dei consorzi delle compagnie marittime di linea e lascino a questi consorzi libertà sufficiente per svolgere le loro attività. Si è pure tenuta presente l'importanza di salvaguardare la posizione competitiva delle compagnie di linea non consorziate.

3.4. Il Comitato ha inoltre cercato di distinguere fra vari tipi di accordi consortili rilevando che alcuni mirano unicamente a realizzare miglioramenti o una cooperazione sul piano tecnico (ad esempio uso comune di attrezzature di trasporto e d'impianti), e come tali possono non rientrare nel divieto previsto al par. 1 dell'articolo 85, dato che, in generale, non limitano la concorrenza.

## 4. Osservazioni di carattere generale

### 4.1. I consorzi e il loro sviluppo: antecedenti

4.1.1. Il diffondersi dell'uso dei container è stata una delle principali innovazioni tecnologiche intervenute nei trasporti in questi ultimi anni. Esso ha comportato un impatto immediato sui trasporti marittimi di linea consentendo un taglio radicale dei costi (sia per i caricatori che per gli armatori) in termini di manodopera necessaria per le operazioni di carico, la quale aveva sino ad allora costituito una variabile sempre più importante. Questa tendenza ha pure reso necessarie qualifiche diverse nel settore. Le operazioni di carico rapide, altamente meccanizzate ed economiche in termini di manodopera hanno consentito di abbreviare sensibilmente le soste in porto accrescendo l'efficienza delle navi. I caricatori come anche gli armatori hanno largamente beneficiato dell'impiego di navi più grandi, di orari più precisi e dell'impiego di computer per programmare i carichi e ricercare i container.

4.1.2. Le modifiche illustrate hanno consentito ad un settore prima ad alta intensità di manodopera di trasformarsi in un settore ad alta intensità di capitale. Dall'introduzione dei container (a partire dagli anni '70) la concorrenza nei trasporti di linea ha

<sup>(1)</sup> GU n. L 378 del 31. 12. 1986, pag. 4.

quindi puntato essenzialmente sulla riduzione dei costi di esercizio. Ciò implica il ricorso alle navi di maggiori dimensioni, le quali consentono di operare a costi più bassi. L'entità degli investimenti richiesti da tali navi, dai loro container e dalle attrezzature specializzate per movimentare i carichi è enorme ed è ben lungi da quello che le piccole e medie imprese possono permettersi individualmente.

#### 4.2. Definizione dei consorzi

4.2.1. I consorzi sono un elemento organizzativo del moderno settore dei trasporti marittimi di linea. Spesso, ma non sempre, essi operano sotto l'egida di una conferenza di linea. Per conferenza s'intende un gruppo di due o più compagnie di trasporto marittimo che forniscono servizi internazionali su una rotta particolare, con limiti geografici precisi in funzione di un orario reso pubblico, e che hanno acconsentito ad applicare gli stessi noli. Una conferenza può inoltre fissare le quote di traffico in modo da consentire l'adeguamento della capacità alla domanda.

4.2.2. I consorzi non hanno il compito di fissare noli. I vari tipi di accordi di cooperazione che rientrano nei « consorzi di trasporti marittimi di linea » sono illustrati nel progetto di regolamento della Commissione, il quale precisa le attività specifiche svolte. Queste sono classificate come tecniche, operative oppure commerciali.

4.2.3. Nel precedente parere il Comitato aveva ritenuto che i consorzi di trasporti marittimi di linea possono essere definiti, in generale, come « accordi di cooperazione (...) nel settore dei trasporti marittimi di linea in cui le compagnie di linea interessate intraprendono congiuntamente una serie (...) di attività per conseguire i necessari vantaggi delle economie di scala e della razionalizzazione dei servizi in un determinato settore », combinando così « i concetti di ripartizione dei costi e di messa in comune dei carichi ». La definizione data dalla Commissione nell'articolo 1 del progetto corrisponde in larga misura con quella del Comitato.

#### 4.3. Attuali tendenze relative ai consorzi

4.3.1. Nel regolamento di abilitazione del Consiglio è stata riconosciuta la natura dinamica ed evolutiva dei consorzi. La sfera di attività dei consorzi, sia preesistenti che nuovi, ha subito un'evoluzione e si è modificata per rispondere alle esigenze degli utenti. Tali esigenze rispecchiano la sempre maggior tendenza ad usare container illustrata in precedenza al punto 4.1 All'inizio i consorzi presentavano in genere una natura abbastanza integrata, con complessi accordi di messa in comune dei carichi corredati da meccanismi per la ripartizione fra i partecipanti, in quote predeterminate, dei proventi da noli. Per alcuni consorzi la mole di lavoro e di ricerche necessarie per accertare e valutare i costi relati-

vi alle navi e ai carichi si è rivelata eccessiva in termini di tempo e denaro. Si è quindi delineata una tendenza verso accordi molto più semplici, ad esempio accordi tecnici fra trasportatori per scambi di posti/container e accordi per la ripartizione degli spazi sulle navi.

4.3.2. Mentre in passato i consorziati potevano provvedere in comune alla commercializzazione e concludere vasti impegni finanziari, in molti casi il nuovo tipo di accordi riguarda le attrezzature di alto mare o a terra e altri impianti, limitando il grado d'integrazione finanziaria al semplice computo dei servizi utilizzati e prestati.

4.3.3. L'associazione degli armatori della Comunità europea (ECSA) illustra con uno schema la forma degli accordi consortili utilizzati attualmente nei traffici da e per la Comunità. Tale schema è stato esaminato dalla Sezione. Pur non consentendo un'analisi del tutto esauriente (possono infatti esistere altri accordi), e pur non essendo del tutto aggiornato a causa del carattere dinamico del settore, si può considerare che tale schema possa dare un'idea della grande varietà degli accordi consortili. Si può constatare che ben più della metà degli accordi elencati si limita ad aspetti tecnici del funzionamento della flotta e dei terminali e non comprende disposizioni « commerciali » relative alla messa in comune o al marketing.

#### 5. Osservazioni particolari riguardo al progetto di regolamento

5.1. Tenuto conto di quanto è stato esposto nel capitolo 4 che precede, e alla luce dell'obiettivo perseguito dalla Commissione (3.1), il Comitato ha proceduto ad un esame articolo per articolo del progetto di regolamento evidenziando i problemi esposti qui di seguito, che suscitano particolare preoccupazione per l'impatto che il provvedimento può avere sull'effettivo funzionamento dei consorzi dei trasporti marittimi di linea. Il Comitato ha quindi fatto presente taluni aspetti sui quali la Commissione potrebbe riesaminare la sua attuale posizione.

##### 5.2. Definizione — articolo 1

5.2.1. Nel complesso il Comitato approva la definizione di « consorzio » contenuta nell'articolo 1. Ai fini della certezza del diritto, tuttavia, esso auspica che si precisino le implicazioni delle parole « principalmente in container ». È lecito chiedersi se, quando i servizi dei trasporti marittimi di linea offerti in comune sono misti (con e senza container), essi rientrino nella definizione dei consorzi e quindi nella sfera d'applicazione del regolamento.

5.2.2. Il Comitato auspica che si aggiunga una definizione supplementare per chiarire che cosa s'intende per « azione tariffaria indipendente » (independent rate action: IRA), nozione che è ora usata senza chiarimenti nell'articolo 5.

### 5.3. *Campo d'applicazione — articolo 2*

5.3.1. Il nuovo Regolamento (CEE) n. 479/92, al pari del Regolamento (CEE) n. 4056/86, si applica ai trasporti marittimi di linea; non è tuttavia chiara l'interazione fra i rispettivi campi d'applicazione dei due provvedimenti. Si constata che il Regolamento (CEE) n. 4056/86 si limita esclusivamente ai servizi di trasporto marittimo internazionale, mentre il campo d'applicazione del nuovo regolamento proposto è definito diversamente. D'altro canto, la definizione di consorzio limita molto chiaramente gli accordi tra compagnie di trasporto marittimo di linea ai servizi di linea internazionali. È necessario eliminare quest'ambiguità. Il Comitato chiede se il campo d'applicazione si estende ai servizi di apporto (per brevi collegamenti) marittimi, compresi quelli fra i porti di uno stesso Stato membro, i quali costituiscono un complemento essenziale per assicurare servizi efficienti di trasporto marittimo di linea d'alto mare. Il Comitato fa notare che attualmente i trasporti marittimi su brevi rotte beneficiano di ampie misure d'incentivazione da parte della Commissione per i vantaggi ambientali e di altro tipo che essi offrono alla rete dei trasporti della Comunità. È necessario chiarire con precisione il campo d'applicazione del nuovo regolamento.

5.3.2. La maggior parte delle singole compagnie di linea aderenti a consorzi offre servizi multimodali, cioè fornisce anche servizi di trasporto terrestre nel quadro del «pacchetto» per il trasporto di un container, ad esempio, dal punto A al punto B. Per quanto all'inizio la Commissione intendesse estendere il regolamento ai trasporti multimodali, il progetto si riferisce ora unicamente ai trasporti marittimi. Data l'importanza del multimodale, il Comitato auspica che si chiarisca presto quale sarà la sua posizione sotto il profilo delle regole di concorrenza. È in ogni caso indispensabile trattare il problema dell'uso in comune dei container a terra. Le compagnie di linea consortili interessate ai medesimi traffici hanno talvolta accordi per l'impiego dei container appartenenti agli altri consorziati. La Commissione dovrebbe contemplare attraverso un altro regolamento la concessione di esenzioni per categoria in modo da abbracciare anche questo tipo di attività.

### 5.4. *Accordi tecnici — articolo 3*

5.4.1. È indispensabile creare chiarezza giuridica precisando se tutte le attività consortili (tecniche, operative e commerciali) dovranno formare oggetto delle condizioni e degli obblighi previsti dal regolamento in esame. L'attuale formulazione implica che la Commissione fa rientrare nel campo d'applicazione del regolamento degli accordi a carattere puramente tecnico (ad esempio: orari di viaggio comuni, scambio di spazi o posti/container sulle navi, utilizzo in comune degli impianti). Un precedente chiaro è offerto dal Regolamento (CEE) n. 4056/86 (art. 2, par. 1) sui trasporti marittimi, il quale sottrae al divieto previsto dall'articolo 85, par. 1,

del Trattato gli accordi i quali si propongono come unico obiettivo e risultato la realizzazione di miglioramenti tecnici. Il Comitato si chiede se gli accordi consortili a carattere meramente tecnico e intesi ad accrescere l'efficienza e la produttività del settore debbano veramente rientrare nel campo d'applicazione del regolamento. La Commissione dovrebbe rivedere questo problema per assicurare maggiore chiarezza e per tener conto del precedente regolamento sui trasporti marittimi.

### 5.5. *Gestione delle capacità — articolo 3, paragrafo 3*

5.5.1. Il Comitato rileva che se si considerano gli squilibri commerciali e i costi elevati necessari per movimentare i container vuoti la gestione della capacità è fondamentale per svolgere con successo un'attività di trasporto marittimo di linea. Stando alla formulazione attuale, il regolamento negherà a un consorzio l'esenzione per categoria quando esso o i suoi membri partecipino ad accordi che limitano o riducono sensibilmente la capacità. Questa disposizione riguarderà non solo i consorzi, bensì anche le conferenze qualora i membri dei consorzi intervengano anche nel quadro di conferenze. Il par. 3 dell'articolo 3 consente tuttavia la gestione della capacità quando sia praticata da tutti i membri del consorzio per adattarsi a modifiche «stagionali» o «congiunturali» della domanda, oppure all'utilizzazione di navi «più performanti».

5.5.2. Il Comitato ritiene che la terminologia utilizzata nella disposizione in esame non sia affatto precisa: esso chiede come la Commissione procederà per distinguere tra le forme di gestione della capacità consentite e quelle vietate. Inoltre, in relazione al Regolamento (CEE) n. 4056/86 sulle conferenze di linea, il quale consente la gestione della capacità (art. 3, lettera d)), il Comitato chiede quale sarà, secondo la Commissione, l'interazione fra i due regolamenti.

### 5.6. *Articolo 5*

5.6.1. La Commissione approva il disposto dell'articolo 5 ritenendo che esso consenta di realizzare l'obiettivo indicato nel sesto considerando: creare «una sufficiente concorrenza nei traffici in cui operano i consorzi» come requisito per consentire agli «utenti dei servizi di trasporto marittimo offerti dai consorzi di fruire di una congrua parte dei vantaggi risultanti dalla maggior produttività e dalla migliore qualità del servizio, ottenute grazie al consorzio».

### 5.7. *Quota del traffico — articoli 6 e 7*

5.7.1. Il Comitato rileva che per beneficiare dell'esenzione il consorzio deve soddisfare a condizioni aggiuntive, una delle quali è detenere una quota del traffico diretto da e verso i vari porti che esso serve che, a seconda della natura particolare del consorzio, dovrà essere inferiore al 30, 35 o 50%. La Commissione ha precisato che, da quanto le risulta, solo sei o sette

accordi eccedono tali limiti e che nel loro caso si potrà eventualmente contemplare un'esenzione individuale. Si rileva peraltro che il 10° considerando del progetto di regolamento prevede la possibilità dell'esenzione individuale. Gli articoli del progetto non sembrano tuttavia contemplare una disposizione corrispondente e il Comitato esprime riserve in merito a questa omissione. Giudica rassicurante che la Commissione sia stata in una certa misura disposta a tener conto delle peculiarità commerciali di vari traffici, la cui quota di mercato risulta attualmente (per validi motivi economici) superiore a quella di altri tipi di traffico soggetti ad una concorrenza più agguerrita.

5.7.2. Il Comitato giudica arbitraria la scelta delle cifre relative alla quota di mercato e in particolare non può trovare alcuna giustificazione per un limite al numero delle linee consorziate quando la quota di traffico sia stimata intorno al 30/35 %-50%. Si potrebbe in effetti ritenere che tali disposizioni relative alla quota di mercato potrebbero essere superflue dato che le condizioni imposte in altri articoli bastano ad assicurare una concorrenza adeguata.

5.7.3. La stessa nozione di quota di traffico è in contrasto con il precedente Regolamento (CEE) n. 4056/86, il quale non prevedeva alcuna condizione riguardo alle quote di traffico. Analogamente non era prevista alcuna limitazione del numero di compagnie marittime di linea che potevano partecipare ad una conferenza. Nessuno dei principali partner commerciali della Comunità nell'area OCSE impone dei limiti in relazione alla quota di traffico o al numero di compagnie marittime di linea.

5.7.4. Il Comitato desidera chiarimenti circa il metodo seguito dalla Commissione per definire la quota di traffico ed esprime in particolare riserve circa l'ambiguità di espressioni come «vari porti» e «traffico diretto». Non è chiaro se la Commissione intenda valutare la quota di traffico in base ai porti effettivamente toccati dalle navi, o se sia disposta a prendere in considerazione altri porti utilizzati nel medesimo traffico. Esistono pure ambiguità circa l'uso del traffico «diretto» e non è chiaro se la Commissione intenda far rientrare nel calcolo relativo alla quota di traffico anche i trasbordi. Ai fini della certezza del diritto, e per evitare conflitti in avvenire, la Commissione dovrebbe precisare meglio in qual modo intende valutare e applicare le disposizioni relative alle quote di traffico.

#### 5.8. *Periodo iniziale di preavviso — articolo 8*

5.8.1. Il Comitato rileva che nel suo documento del 1991 la Commissione stessa si era detta disposta ad ispirarsi a prassi già sviluppate in accordi di questo tipo. In particolare si era riconosciuto che avrebbe potuto essere opportuno un sistema basato su un periodo di preavviso variabile a seconda dell'entità dell'investimento. Come già osservato, l'entità dell'investimento

in un particolare consorzio potrebbe essere molto cospicua, e in tali casi i 18/24 mesi proposti dalla Commissione risulterebbero troppo brevi per risultare accettabili sul piano commerciale. Si tratta di una scelta di carattere commerciale che deve essere operata dai partner nel quadro di un accordo di cooperazione e che deve essere dunque lasciata alla loro discrezionalità. Prevedendo inoltre periodi di preavviso più lunghi gli utenti avrebbero maggiore certezza circa la disponibilità di particolari servizi.

#### 5.9. *Consultazione con i caricatori — articolo 9*

5.9.1. Secondo il Comitato questo è un articolo importante nella misura in cui tiene conto delle esigenze degli utenti. Tuttavia, nelle linee guida del 1991 la Commissione ha però sottolineato che tali consultazioni devono vertere unicamente sulle attività svolte dagli stessi consorzi, senza ripetere le procedure di consultazione previste nel Regolamento (CEE) n. 4056/86. Tali indicazioni dovrebbero essere seguite. Essenzialmente le consultazioni dovrebbero essere svolte come previsto nell'articolo, tramite riunioni cui partecipano, da un lato, i rappresentanti del consorzio e delle compagnie marittime ad esso aderenti e, dall'altro, i loro clienti.

#### 5.10. *Entrata in vigore — articolo 13*

5.10.1. Per maggiore chiarezza il Comitato auspica che l'articolo 13 venga riformulato per quanto riguarda il particolare trattamento riservato agli accordi consortili che superano il limite della quota di mercato e il limite relativo al numero di compagnie di trasporto di linea partecipanti. L'attuale formulazione non chiarisce se queste dovranno adeguarsi entro un periodo di sei mesi e se durante tale lasso di tempo saranno protette dall'esenzione per categoria, oppure se saranno esonerate da adeguamenti e potranno mantenere le condizioni esistenti fino allo spirare degli accordi consortili in questione.

### 6. Sintesi e conclusioni

6.1. Il Comitato si compiace della pubblicazione di questo progetto di regolamento della Commissione e rileva che esso concorda ampiamente con le conclusioni generali formulate nel precedente parere del Comitato sull'argomento.

6.2. Il Comitato dà atto che è necessario un equilibrio tra la garanzia di una sufficiente protezione per i caricatori e gli utenti dei servizi dei consorzi delle compagnie di trasporto di linea pur lasciando ai consorzi un margine di manovra sufficiente per svolgere le loro attività, e la salvaguardia della competitività delle compagnie che non fanno parte dei consorzi.

6.3. Occorre tener conto del fatto che gli attuali accordi consortili si differenziano ampiamente fra di loro per portata e condizioni specifiche, e che essi

devono rimanere flessibili per rispondere alle esigenze degli utenti.

6.4. Il progetto di regolamento in esame presenta alcune contraddizioni con il disposto del Regolamento (CEE) n. 4056/86 del Consiglio relativo alle conferenze di linea e con il Regolamento (CEE) n. 479/92. È opportuno che tali contraddizioni vengano per quanto possibile eliminate.

6.5. È necessario definire meglio alcuni termini utilizzati nel progetto di regolamento allo scopo di assicurare maggiore chiarezza e certezza del diritto.

6.6. La Commissione dovrebbe in sostanza rivedere i punti specifici che seguono:

— opportunità di escludere gli accordi puramente tecnici dal campo d'applicazione del regolamento come previsto dal Regolamento (CEE) n. 4056/83 (art. 3);

— possibilità che le restrizioni proposte in materia di gestione della capacità (che sono anche in contrasto con il Regolamento (CEE) n. 4056/86 finiscano per ostacolare eccessivamente l'offerta di servizi con un rapporto costi/efficacia soddisfacente (art. 3);

— correttezza dei criteri proposti per la definizione della quota di traffico; possibilità di applicarli con una certa precisione e, infine, opportunità, nel presente contesto, di adottare limiti percentuali puramente arbitrari (artt. 6 e 7);

— idoneità dei limiti proposti per la durata iniziale del periodo di preavviso a tener conto dei cospicui investimenti di capitale eventualmente in gioco (art. 8).

Bruxelles, 27 aprile 1994.

*Il Presidente*

*del Comitato economico e sociale*

Susanne TIEMANN

---