

Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla Proposta di regolamento del Consiglio che abroga il regolamento (CEE) n. 4056/86, che determina le modalità di applicazione degli articoli 85 e 86 del Trattato ai trasporti marittimi, e che modifica il regolamento (CE) n. 1/2003 estendendone il campo di applicazione al cabotaggio e ai servizi di trasporto con navi da carico non regolari

COM(2005) 651 def. — 2005/0264 (CNS)

(2006/C 309/10)

Il Consiglio dell'Unione europea, in data 10 febbraio 2006, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 83 del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale europeo in merito alla proposta di cui sopra.

La sezione specializzata Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione, incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il proprio parere in data 30 maggio 2006, sulla base del progetto predisposto dalla relatrice BREDIMA-SAVOPOULOU.

Il Comitato economico e sociale europeo, in data 5 luglio 2006, nel corso della 428^a sessione plenaria, ha adottato il seguente parere con 156 voti favorevoli, 1 voto contrario e 7 astensioni.

1. Conclusioni e raccomandazioni

1.1 Il Comitato approva la proposta di estendere ai **settori del cabotaggio e del trasporto con navi da carico non regolari**, le disposizioni generali di applicazione delle regole di concorrenza del regolamento (CE) n. 1/2003⁽¹⁾ e si rallegra del dibattito in corso tra la Commissione e l'industria dei trasporti navali per quanto riguarda l'applicazione degli articoli 81 e 82 a quest'ultimo settore. In assenza di reclami e di precedenti legali nel settore del trasporto con navi da carico non regolari, saranno necessarie maggiori informazioni sul suo funzionamento e sugli accordi in esso operanti. Il Comitato si compiace dell'iniziativa della Commissione di lanciare uno studio sulle caratteristiche economiche e giuridiche dei servizi di trasporto con navi da carico non regolari. In nome della certezza giuridica, esso esorta la Commissione ad adottare (prima di abrogare l'esclusione dal campo di applicazione del regolamento (CE) n. 1/2003) degli orientamenti sull'autovalutazione della compatibilità con le regole della concorrenza dell'UE delle varie forme di accordi di cooperazione vigenti nell'ambito di tali servizi.

1.2 In riferimento **al settore delle compagnie di trasporti di linea**, il Comitato prende atto della proposta della Commissione di abrogare l'esenzione di categoria dalle regole di concorrenza del Trattato CE a favore delle conferenze di compagnie marittime di linea; la proposta è motivata con il fatto che le quattro condizioni cumulative dell'articolo 81, paragrafo 3, del Trattato CE non sarebbero più soddisfatte. La Commissione ritiene che con l'abrogazione si otterrà una riduzione dei costi di trasporto, mantenendo nel contempo l'affidabilità dei servizi su tutte le rotte commerciali, e migliorando anche la competitività dell'industria europea. Il Comitato attende, per un giudizio definitivo, di vedere se l'effetto dell'abrogazione proposta sarà sostenibile.

1.3 Il Comitato raccomanda alla Commissione di prendere altresì in considerazione, nel quadro della suddetta abrogazione, oltre ai fattori puramente concorrenziali, anche l'aspetto della sicurezza (la perdita di trasporti marittimi di qualità nelle acque europee in seguito alla rinuncia a battere la bandiera dell'UE).

1.4 Il Comitato raccomanda alla Commissione di prendere altresì in considerazione, nel quadro della suddetta abrogazione, oltre ai fattori puramente concorrenziali, anche l'aspetto delle risorse umane (l'impatto sull'occupazione dei lavoratori marittimi europei).

1.5 Il Comitato prende nota dell'intenzione della Commissione di emanare orientamenti adeguati sulla concorrenza nel settore marittimo in modo da favorire la transizione senza attriti ad un regime interamente concorrenziale. La Commissione intende pubblicare tali orientamenti entro la fine 2007. Come preparazione ad essi, la Commissione pubblicherà nel settembre 2006 un «documento di discussione» sui trasporti marittimi di linea. Il Comitato invita la Commissione a elaborare gli orientamenti mantenendosi in stretto contatto con le parti direttamente interessate ed a informare di conseguenza le istituzioni competenti dell'UE.

1.6 La proposta della Commissione è il risultato di un processo di revisione, iniziato nel 2003, che ha interessato tutte le istituzioni competenti dell'UE e le parti direttamente interessate. La Commissione inoltre ha fatto svolgere tre studi da consulenti indipendenti, i quali hanno esaminato le questioni derivanti dall'abrogazione del regime d'esenzione di categoria; i risultati degli studi sono pubblicati sul sito web della direzione generale Concorrenza.

1.7 Il Comitato ha inoltre preso nota del fatto che la proposta della Commissione di abrogare l'esenzione di categoria a favore delle conferenze di compagnie marittime di linea è basata soltanto sull'articolo 83 del Trattato (regole di concorrenza), mentre la base giuridica del regolamento (CEE) n. 4056/86 era costituita dalla combinazione dell'articolo 83 (regole di concorrenza) e dell'articolo 80, paragrafo 2, (politica dei trasporti) del Trattato CE. Il Comitato prega il Servizio giuridico del Parlamento europeo di chiarire se le considerazioni di politica dei trasporti siano accessorie a quelle di politica della concorrenza e se intenda mantenere il punto di vista sulla doppia base giuridica espresso nel suo parere precedente⁽²⁾.

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio, del 16.12.2002, concernente l'applicazione delle regole di concorrenza di cui agli articoli 81 e 82 del Trattato (GU L 1 del 4.1.2003, pag. 1); parere CESE, GU C 155 del 29.5.2001, pag. 73.

⁽²⁾ A6-0314/2005 dell'1.12.2005.

1.8 Il Comitato, in previsione di possibili conflitti di legge nel futuro, derivanti da strumenti giuridici di altre giurisdizioni, insiste con la Commissione affinché essa preveda tra gli orientamenti una disposizione per affrontare tali problemi. Una disposizione del genere relativa alle consultazioni minimizzerà gli attriti e porterà a soluzioni reciprocamente accettabili a livello internazionale.

1.9 Il Comitato prende nota del fatto che la Commissione riconosce che le regole della concorrenza non sono applicate nello stesso modo in tutte le giurisdizioni del mondo e che esistono divergenze. La Commissione inoltre riconosce l'importanza crescente della cooperazione internazionale tra le autorità preposte a far rispettare le regole della concorrenza.

1.10 Il Comitato apprezza il fatto che la Commissione stia perseguendo una duplice politica, da un lato di sviluppo della cooperazione bilaterale con i principali partner commerciali dell'UE, e dall'altro di esame delle migliori modalità per ampliare la cooperazione multilaterale nel campo della concorrenza. Il Comitato incoraggia dunque la Commissione ad accelerare gli sforzi per garantire che tale cooperazione e tale dialogo contribuiscano ad individuare i problemi potenziali che deriverebbero da un'abrogazione del regolamento (CEE) n. 4056/86 nell'UE e a risolvere tali problemi in un modo costruttivo, rispettando quindi le particolarità dei rispettivi sistemi giuridici. Esso ribadisce che un trattamento coerente — da parte dei diversi paesi — dei servizi regolari di trasporto marittimo riveste un'importanza vitale per il commercio internazionale.

1.11 Il Comitato invita la Commissione a tenere conto dei risultati del dialogo e della cooperazione con i suoi principali partner commerciali al momento della redazione degli orientamenti sulla concorrenza nel settore marittimo.

1.12 Il comitato ritiene altresì che nella redazione di tali orientamenti si dovrebbe tener conto anche dei seguenti elementi, d'altronde già presenti nella relazione introduttiva della proposta della Commissione:

- i servizi di trasporto marittimo sono cruciali per lo sviluppo dell'economia dell'UE, considerando che il trasporto marittimo muove il 90 % del suo commercio estero ed il 43 % del commercio intra-UE,
- dall'epoca dell'adozione del regolamento (CEE) n. 4056/86 la tendenza costante ad un uso crescente dei container ha profondamente cambiato il trasporto marittimo di linea. Essa si è risolta in un aumento del numero e della dimensione delle navi portacontainer cellulari integrali e in un incremento dell'importanza delle reti di trasporto mondiali. Questo ha contribuito al successo di nuovi accordi operativi e ad un declino dell'importanza delle conferenze di linea,
- il sistema delle conferenze, in funzione da 150 anni, è ancora soggetto ad accordi multilaterali e bilaterali, dei quali gli Stati membri dell'UE e la Comunità sono parti. Il Comitato osserva che la Commissione riconosce che, per permettere di denunciare o rivedere questi accordi, sarebbe opportuno rinviare di due anni la data d'abrogazione delle seguenti disposizioni del regolamento (CEE) n. 4056/86: l'articolo 1, paragrafo 3, lettere b) e c), gli articoli da 3 a 8 e l'articolo 26.

1.13 Il Comitato reputa che la Commissione, nel quadro dell'abrogazione del regolamento (CEE) n. 4056/86, dovrebbe tener conto anche degli interessi delle piccole e medie imprese, che costituiscono il nerbo dell'economia dell'UE e svolgono un ruolo importante nel contesto della strategia riveduta di Lisbona. I mercati dovrebbero rimanere aperti alla concorrenza sia effettiva che potenziale, la quale comprende anche i trasportatori piccoli e medi.

1.14 Il Comitato ritiene che, sebbene il consolidamento che può seguire all'abrogazione del regolamento (CEE) n. 4056/86 potrebbe avere effetti positivi per l'industria dell'UE (incrementi d'efficienza, economie di scala, risparmi sui costi), si imponga la massima cautela sia per evitare che esso si traduca in un numero inferiore di operatori nei mercati pertinenti, cioè, in una riduzione della concorrenza.

1.15 Nel quadro di un nuovo regime, il Comitato invita le due parti interessate a livello europeo, i caricatori e i trasportatori, ad avviare discussioni sulle questioni di interesse ed importanza per entrambe.

2. Introduzione

2.1 Tendenze e legislazione attuali

2.1.1 I servizi di trasporto marittimo sono cruciali per lo sviluppo dell'economia dell'UE, considerato che il trasporto marittimo muove il 90 % del commercio estero ed il 43 % del commercio intra-UE. È un'attività che ha sempre avuto, sin dall'antichità, un carattere internazionale e globalizzato. Fondamentalmente, il trasporto marittimo è effettuato in base a due tipi di servizi: servizi di linea e navi da carico non regolari che operano rispettivamente come bus e taxi dei mari. La flotta dell'UE rappresenta il 25 % della flotta mondiale e gli armatori UE controllano oltre il 40 % della flotta mondiale, di cui un altro 40 % appartiene ai paesi del bacino del Pacifico. Il settore dei trasporti marittimi dell'UE, come anche i suoi principali clienti (noleggiatori/caricatori), è esposto a un'intensa concorrenza sui mercati internazionali e europei.

2.1.2 Il regolamento (CEE) n. 4056/86 stabiliva delle disposizioni precise per l'applicazione delle regole della concorrenza (articoli 81 e 82 del Trattato) ai servizi regolari di trasporto marittimo da e per i porti della Comunità. Esso escludeva, tuttavia, dal suo campo di applicazione i servizi di trasporto con navi da carico non regolari. Originariamente, il regolamento aveva una duplice funzione. Da una parte, infatti, esso conteneva disposizioni procedurali relative all'attuazione nel settore dei trasporti marittimi delle regole di concorrenza della CE, funzione però divenuta superflua dal 1° maggio 2004, da quando cioè i trasporti marittimi sono soggetti alle disposizioni generali di attuazione delle regole di concorrenza, di cui al regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio. Dall'altra, esso fissava alcune disposizioni specifiche e sostanziali in materia di concorrenza relative al settore marittimo, prevedendo in particolare l'esenzione di categoria a favore delle conferenze di compagnie marittime di linea, che permette loro, a certe condizioni, di fissare i prezzi e di regolare la capacità.

2.2 I trasporti di linea

2.2.1 Il mercato dei servizi di trasporto di linea è notevolmente cambiato rispetto all'epoca in cui venne adottato il regolamento (CEE) n. 4056/86. La tendenza consolidata a utilizzare i container ha prodotto l'aumento del numero e delle dimensioni delle navi portacontainer ha accresciuto l'importanza delle reti di trasporto mondiali. Ciò ha contribuito a rendere popolari nuove modalità operative, a ridurre l'importanza delle conferenze e ad aumentare considerevolmente il numero di nuovi e potenti soggetti. Negli Stati Uniti, per esempio, con l'introduzione della legge di riforma del trasporto marittimo oceanico (OSRA) nel 1999 si sono cambiate le regole per le conferenze che operano nel traffico commerciale, permettendo contratti di servizio riservati. Oggi i trasportatori di linea globali operano principalmente nei traffici Est-Ovest e Nord-Sud, mentre i trasportatori di piccola e media dimensione operano essenzialmente nei traffici Nord-Sud e nei servizi di cabotaggio in Europa.

2.2.2 Il codice di condotta Unctad per le conferenze di compagnie marittime di linea è stato concepito in origine per regolare il sistema delle conferenze di linea nei commerci tra i paesi industrializzati e quelli in via di sviluppo⁽³⁾. Tredici Stati membri dell'UE e la Norvegia hanno ratificato, approvato o aderito al Codice di condotta e Malta lo ha firmato, ma non ancora ratificato. Esso è citato⁽⁴⁾ in diversi accordi dell'UE con i paesi terzi e nell'*acquis* comunitario (regolamenti (CEE) nn. 954/79, 4055/86, 4056/86 e 4058/86). Pur risultando ormai virtualmente superfluo nei traffici regolari di alto mare, dal punto di vista legale, il codice Unctad ancora esiste.

2.2.3 Gli utenti dei trasporti (caricatori e spedizionieri) hanno sistematicamente messo in dubbio il sistema delle conferenze che, a loro parere, non garantisce un servizio adeguato, efficiente, affidabile e adattato alle loro esigenze. In particolare, l'ESC⁽⁵⁾ ritiene che l'abrogazione dell'esenzione di categoria per le conferenze permetterà delle partnership cliente-fornitore più attente alle soluzioni di logistica in grado di aiutare le imprese dell'UE a competere a livello internazionale. Inoltre, i consumatori godrebbero di una leggera riduzione dei prezzi al diminuire delle tariffe applicate ai prodotti diretti nell'UE. Gli armatori, al contrario, hanno espresso il parere che le conferenze di linea abbiano contribuito alla stabilità del servizio e che il regime delle conferenze abbia permesso loro — sia globalmente che regionalmente — di fare fronte agli squilibri (stagionali o geografici o dovuti alle condizioni climatiche) nella maggior parte dei traffici commerciali. Nel frattempo, i trasportatori globali (membri dell'ELAA⁽⁶⁾) e l'ESC hanno avviato un dialogo con la Commissione aiutandola a mettere a punto un sistema alternativo rispettoso delle regole della concorrenza della CE.

⁽³⁾ Per maggiori informazioni sul codice di condotta Unctad e sul regolamento (CEE) n. 954/79, cfr. parere CESE, GU C 157 del 28.6.2005, pag. 130.

⁽⁴⁾ Cfr. il documento sullo status dei Trattati multilaterali pubblicato dal segretariato dell'Unctad <http://www.unctad.org/en/docs/tbinf192.en.pdf> (pag. 4).

⁽⁵⁾ ESC: *European Shippers' Council*.

⁽⁶⁾ ELAA: *European Liner Affaire Association*.

2.2.4 Nel 2003, la Commissione ha avviato un riesame del regolamento (CEE) n. 4056/86 allo scopo di determinare se si potessero ottenere servizi marittimi programmati affidabili tramite mezzi meno restrittivi del regolamento orizzontale sulla fissazione dei prezzi e delle capacità. A tal fine, la Commissione ha pubblicato un documento di consultazione nel marzo 2003 ed ha organizzato un'audizione pubblica con le parti direttamente interessate nel dicembre dello stesso anno. Inoltre, la Commissione ha pubblicato un documento di lavoro nel mese di giugno 2004 ed un Libro bianco nel mese di ottobre 2004 seguito da ampie consultazioni con le parti direttamente interessate. Il Parlamento europeo⁽⁷⁾ e il Comitato⁽⁸⁾ hanno espresso i loro pareri sul Libro bianco il 1° dicembre 2005 e il 16 dicembre 2004 rispettivamente, concordando sul fatto che la linea d'azione preferibile fosse la revisione piuttosto che l'abrogazione. Nel mese di dicembre 2005, la Commissione ha alla fine pubblicato la proposta di regolamento che abroga il regolamento (CEE) n. 4056/86.

2.3 Il settore dei servizi di trasporto con navi da carico non regolari

2.3.1 Sebbene l'80 % dell'intero trasporto marittimo a livello mondiale di materie solide e liquide alla rinfusa si effettui utilizzando navi da carico non regolari, si tratta di un settore in generale molto poco conosciuto. Le sue caratteristiche fondamentali sono: mercati concorrenziali a livello mondiale, modello concorrenziale vicino a quello della concorrenza perfetta, domanda volatile e difficile da prevedere, molte piccole compagnie imprenditoriali, modelli commerciali globali, facilità di ingresso e di uscita, efficienza dal punto di vista dei costi, capacità di adattamento allo sviluppo dei mercati e alle esigenze dei caricatori. Il mercato di tali servizi è molto frammentato e ha operato in generale con soddisfazione dei caricatori, senza grandi problemi in termini di rispetto delle regole della concorrenza sia sul piano internazionale che con riferimento all'UE. L'assenza di lamentele riguardanti questo settore è una prova ulteriore della sua natura altamente concorrenziale. In considerazione di tutto ciò, il regolamento (CEE) n. 4056/86 esclude dal suo campo di applicazione i servizi di trasporto con navi da carico non regolari. Gli articoli 81 e 82 del Trattato CE si applicano direttamente a questo settore. Inoltre, i servizi internazionali di trasporto con navi da carico non regolari (e i servizi di cabotaggio) non rientrano nel campo d'applicazione del regolamento (CE) n. 1/2003 (disposizioni generali d'applicazione delle regole sulla concorrenza).

2.4 La proposta della Commissione

2.4.1 In considerazione dei cambiamenti nella struttura del mercato e dell'industria intervenuti successivamente al 1986, la Commissione europea ha concluso che le quattro condizioni cumulative, ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 3, del Trattato CE, per la concessione dell'esenzione di categoria alle conferenze di linea non sono più soddisfatte. Per questo la Commissione intende abrogare il regolamento (CEE) n. 4056/86 nella sua interezza, e in particolare l'esenzione di categoria a favore delle conferenze (articoli da 3 a 8, articolo 13 e articolo 26). Vengono abrogate anche alcune disposizioni superflue, conformemente alla politica generale di riduzione e semplificazione della legislazione comunitaria (articolo 2 e articolo 9). La Commissione ritiene che una tale abrogazione si traduca in costi di trasporto più bassi, assicurando nel contempo il mantenimento dell'affidabilità dei servizi in tutti i traffici commerciali ed il miglioramento della competitività dell'industria europea.

⁽⁷⁾ A6-0314/2005 dell'1.12.2005.

⁽⁸⁾ Parere CESE, GU C 157 del 28.6.2005, pag. 130.

2.4.2 Prima di abrogare l'esenzione di categoria a favore delle conferenze di linea, la Commissione intende pubblicare gli orientamenti sulla concorrenza nel settore marittimo in modo da contribuire alla transizione senza attriti ad un regime perfettamente concorrenziale. La Commissione intende pubblicare questi orientamenti entro la fine 2007. A titolo di preparazione essa pubblicherà, nel settembre 2006, un «documento di discussione» sui trasporti marittimi di linea.

2.4.3 La proposta della Commissione sull'abrogazione del regolamento (CEE) n. 4056/86 contiene inoltre una proposta di modifica del regolamento (CE) n. 1/2003 volta a far rientrare nel campo d'applicazione di quest'ultimo i servizi internazionali di trasporto con navi da carico non regolari ed i servizi di cabotaggio.

3. Osservazioni generali

3.1 Il Comitato ritiene che la questione all'esame meriti un'impostazione equilibrata che tenga conto degli elementi seguenti: i vantaggi della concorrenza per la competitività dell'industria dell'UE, la modifica intervenuta ai modelli del commercio mondiale e le sue conseguenze sulla prestazione dei servizi di trasporto, le implicazioni internazionali dei trasporti per i partner commerciali principali dell'UE e per paesi in via di sviluppo, la posizione dei trasportatori e dei caricatori che operano a livello mondiale e quelle dei caricatori e dei trasportatori di piccole e medie dimensioni.

3.2 I settori dei trasporti con navi da carico non regolari e del cabotaggio

3.2.1 Il settore dei servizi di trasporto con navi da carico non regolari opera in un mercato globale in condizioni di concorrenza perfetta. Questa caratteristica eccezionale, ammessa dagli operatori del settore stesso e dal mondo accademico, è stata riconosciuta anche dall'UE nel regolamento (CEE) n. 4056/86. Il Comitato comprende l'esigenza di far rientrare questo settore nel campo di applicazione delle disposizioni generali di applicazione delle regole di concorrenza, di cui al regolamento (CE) n. 1/2003 e appoggia pertanto l'approccio proposto. Il Comitato accoglie con favore la decisione della Commissione di intraprendere uno studio sulle caratteristiche economiche e giuridiche del settore in questione. In nome della certezza giuridica, il Comitato invita la Commissione a fornire orientamenti (prima di abrogare l'esclusione dal campo di applicazione del regolamento (CE) n. 1/2003) sull'autovalutazione della compatibilità con le regole della concorrenza dell'UE delle varie forme di accordi di cooperazione vigenti nei servizi di trasporto con navi da carico non regolari. L'assenza di denunce e di precedenti legali nel settore dei servizi di trasporto con navi da carico non regolari è una prova del suo funzionamento in condizioni di concorrenza perfetta. Per fornire parametri di riferimento legali per la sua autovalutazione in relazione alle regole di concorrenza dell'UE, saranno necessarie maggiori informazioni sul suo funzionamento e sugli accordi in essere. Il comitato apprezza inoltre le discussioni in corso tra la Commissione e l'industria dei trasporti marittimi per quanto riguarda l'applicazione degli articoli 81 e 82 al trasporto con navi da carico non regolari.

3.2.2 Riguardo al cabotaggio, il Comitato è d'accordo con il trattamento proposto, secondo cui il cabotaggio rientrerà nelle disposizioni generali di applicazione del regolamento (CE) n. 1/2003. La maggior parte degli accordi in questo settore non influirebbe sui traffici commerciali intra-UE né darebbe luogo a restrizioni della concorrenza.

3.2.3 Alla luce di quanto sopra, il Comitato è d'accordo con l'impostazione della Commissione sul futuro trattamento dei settori dei trasporti con navi da carico non regolari e del cabotaggio.

3.3 Il settore dei servizi di linea

3.3.1 Per quanto riguarda il settore dei servizi di linea, il Comitato prende atto della proposta della Commissione di abrogare l'esenzione di categoria dalle regole di concorrenza del Trattato CE a favore delle conferenze di compagnie marittime di linea, in base alla considerazione che le quattro condizioni cumulative dell'articolo 81, paragrafo 3, del Trattato CE non sono più soddisfatte. La Commissione ritiene che con l'abrogazione si avrà una riduzione dei costi del trasporto, mantenendo nel contempo l'affidabilità dei servizi in tutti i traffici commerciali e migliorando allo stesso tempo la competitività dell'industria europea. Il Comitato attende, per un giudizio definitivo, di vedere se l'effetto dell'abrogazione proposta sarà sostenibile.

3.3.2 Il Comitato prende nota dell'intenzione della Commissione di emanare orientamenti adeguati sulla concorrenza nel settore marittimo in modo da favorire la transizione senza attriti ad un regime perfettamente concorrenziale. Il Comitato invita la Commissione a elaborare gli orientamenti in stretto contatto con le parti direttamente interessate e ad informare di conseguenza le istituzioni competenti dell'UE.

3.3.3 La proposta della Commissione è il risultato di un processo di revisione, iniziato nel 2003, che ha interessato tutte le istituzioni competenti dell'UE e le parti direttamente interessate. La Commissione inoltre ha fatto svolgere tre studi da consulenti indipendenti, i quali hanno esaminato le questioni derivanti dall'abrogazione del regime d'esenzione di categoria; i risultati degli studi sono pubblicati sul sito web della direzione generale Concorrenza.

3.3.4 Il Comitato ha inoltre preso nota del fatto che la proposta della Commissione di abrogare l'esenzione di categoria a favore delle conferenze di compagnie marittime di linea è basata soltanto sull'articolo 83 del Trattato (regole di concorrenza), mentre la base giuridica del regolamento (CEE) n. 4056/86 era costituita dalla combinazione dell'articolo 83 (regole di concorrenza) e dell'articolo 80, paragrafo 2, (politica dei trasporti) del Trattato CE.

3.3.5 Il Comitato prende nota del fatto che la Commissione riconosce che le regole della concorrenza non sono applicate nello stesso modo in tutte le giurisdizioni del mondo e che esistono divergenze. La Commissione inoltre riconosce l'importanza crescente della cooperazione internazionale tra le autorità preposte a far rispettare le regole della concorrenza.

3.3.6 Il Comitato apprezza il fatto che la Commissione stia perseguendo una duplice politica di sviluppo di una cooperazione bilaterale rafforzata con i principali partner commerciali dell'UE e di esame delle modalità per ampliare la cooperazione multilaterale nel campo della concorrenza. Il Comitato incoraggia dunque la Commissione ad accelerare gli sforzi per assicurarsi che tale cooperazione e tale dialogo contribuiscano ad individuare i problemi potenziali che deriverebbero da un'abrogazione del regolamento (CEE) n. 4056/86 nell'UE e a risolvere tali problemi in un modo costruttivo, rispettando quindi le particolarità dei rispettivi sistemi giuridici. Un trattamento coerente dei servizi regolari di trasporto marittimo da parte dei diversi paesi è effettivamente di importanza vitale per il commercio internazionale.

3.3.7 Il Comitato invita la Commissione a tenere conto dei risultati del dialogo e della cooperazione con i suoi principali partner commerciali al momento della redazione degli orientamenti sulla concorrenza nel settore marittimo.

3.3.8 Il comitato ritiene altresì che nella redazione di tali orientamenti si dovrebbe tener conto anche dei seguenti elementi, d'altronde già presenti nella relazione introduttiva della proposta della Commissione:

- i servizi di trasporto marittimo sono cruciali per lo sviluppo dell'economia dell'UE, considerando che il trasporto marittimo muove il 90 % del suo commercio estero ed il 43 % del commercio intra-UE,
- dall'epoca dell'adozione del regolamento (CEE) n. 4056/86 la tendenza costante ad un uso crescente dei container ha profondamente cambiato il trasporto marittimo di linea. Essa si è risolta in un aumento del numero e della dimensione delle navi portacontainer cellulari integrali e in un incremento dell'importanza delle reti di trasporto mondiali. Questo ha contribuito al successo di nuovi accordi operativi e ad un declino dell'importanza delle conferenze di linea,
- il sistema delle conferenze, in funzione da 150 anni, è ancora soggetto ad accordi multilaterali e bilaterali, dei quali gli Stati membri dell'UE e la Comunità sono parti. Il Comitato osserva che la Commissione riconosce che, per permettere di denunciare o rivedere questi accordi, sarebbe opportuno rinviare di due anni la data d'abrogazione delle seguenti disposizioni del regolamento (CEE) n. 4056/86: l'articolo 1, paragrafo 3, lettere b) e c), gli articoli da 3 a 8 e l'articolo 26.

3.3.9 Il Comitato raccomanda alla Commissione di prendere in considerazione, nel quadro dell'abrogazione dell'esenzione di categoria per le conferenze di compagnie marittime di linea, oltre ai fattori puramente concorrenziali, anche l'aspetto delle risorse umane (l'impatto sull'occupazione dei lavoratori marittimi europei). Il Comitato chiede anche alla Commissione di valutare la portata di questo impatto, in particolare attraverso la consultazione del comitato per il dialogo sociale settoriale nel settore marittimo.

3.3.10 Il Comitato raccomanda alla Commissione di prendere in considerazione, nel quadro dell'abrogazione dell'esenzione di categoria per le conferenze di compagnie marittime di linea, oltre ai fattori puramente concorrenziali, anche l'aspetto della sicurezza (la perdita di trasporti marittimi di qualità nelle acque europee in seguito alla rinuncia a battere la bandiera dell'UE).

3.3.11 Il Comitato reputa che la Commissione, nel quadro dell'abrogazione del regolamento (CEE) n. 4056/86, dovrebbe tener conto anche degli interessi delle piccole e medie imprese, che costituiscono il nerbo dell'economia dell'UE e svolgono un ruolo importante nel contesto della strategia riveduta di Lisbona. I mercati dovrebbero rimanere aperti alla concorrenza

sia effettiva che potenziale, la quale comprende anche i trasportatori piccoli e medi.

3.3.12 Il Comitato ritiene che, sebbene il consolidamento che può seguire all'abrogazione del regolamento (CEE) n. 4056/86 potrebbe avere effetti positivi per l'industria dell'UE (incrementi d'efficienza, economie di scala, risparmi sui costi), si imponga la massima cautela sia per evitare che esso si traduca in un numero inferiore di operatori nei mercati pertinenti, cioè, in una riduzione della concorrenza.

3.3.13 Nel quadro di un nuovo regime, il Comitato invita le due parti interessate a livello europeo, i caricatori e i trasportatori, ad avviare discussioni sulle questioni di interesse ed importanza per entrambe.

4. Osservazioni specifiche

4.1 Base giuridica

4.1.1 Il Comitato osserva che il regolamento (CEE) n. 4056/86 aveva una duplice base giuridica (articolo 80, paragrafo 2, e articoli 81, 82 e 83 riguardanti rispettivamente la politica dei trasporti e quella della concorrenza), mentre la proposta in esame conserva solo l'articolo 83 (regole di concorrenza) del Trattato CE. Esso prende nota inoltre del fatto che il servizio giuridico del Consiglio è favorevole alla base giuridica unica. Al Comitato interesserebbe sapere dal Servizio giuridico del Parlamento europeo se le considerazioni di politica dei trasporti siano accessorie rispetto a quelle di politica della concorrenza e se tale Servizio mantiene il suo punto di vista sulla doppia base giuridica espresso nel suo parere precedente (dicembre 2005).

4.2 Conflitto di leggi

4.2.1 La Commissione propone di abolire l'articolo 9 del regolamento (CEE) n. 4056/86, in quanto essa non ritiene che l'abrogazione dell'esenzione di categoria per le conferenze di linea creerà conflitti di leggi. La procedura prevista all'articolo 9, tuttavia, è utile e avrebbe dovuto essere attivata per procedere al riesame del sistema delle conferenze a livello internazionale. L'impostazione della Commissione è che si ha un conflitto di leggi solo quando una giurisdizione proibisce ciò che un'altra esige: essa non è a conoscenza di alcuna giurisdizione che imponga un tale obbligo agli operatori di servizi di trasporto di linea.

4.2.2 Il comitato, anticipando possibili conflitti di legge in futuro derivanti dagli strumenti giuridici di altre giurisdizioni, invita la Commissione a prevedere negli orientamenti una disposizione che consenta di affrontare tali problemi. Tale disposizione, relativa alle consultazioni, ridurrà al minimo gli attriti e condurrà a soluzioni reciprocamente accettabili a livello internazionale.

Bruxelles, 5 luglio 2006

La Presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Anne-Marie SIGMUND