

**Risposta data dalla sig.ra de Palacio a nome della Commissione**

(25 maggio 2000)

Il gruppo d'azione Start, riunito su iniziativa della Commissione e i cui lavori si sono conclusi nel 1994, aveva il compito di valutare le misure intese ad ottenere un livello sufficiente di interoperabilità e di servizio della rete stradale transeuropea (TERN). A tal fine, il gruppo aveva presentato delle raccomandazioni per armonizzare la segnaletica stradale.

Dai dibattiti svoltisi in sede di Consiglio nel primo semestre del 1995 sotto la presidenza francese è emerso però che il Consiglio non riteneva prioritarie tali raccomandazioni, né qualsiasi altra misura equivalente o complementare nel campo dell'armonizzazione della segnaletica stradale.

La Commissione intende tuttavia riesaminare la questione nell'ambito di una relazione sulla revisione degli orientamenti della rete transeuropea di trasporti (RTE-T) che sarà presentata in estate al Parlamento e al Consiglio.

Per quanto riguarda l'armonizzazione dei limiti di velocità, nel 1988 la Commissione aveva presentato una proposta di direttiva<sup>(1)</sup> volta ad armonizzare i limiti di velocità dei veicoli industriali in Europa. La proposta non è stata approvata a causa dell'impossibilità di mettere d'accordo gli Stati membri su valori armonizzati e sulla classificazione delle strade cui applicare i limiti generali ed anche perché alcuni Stati membri hanno invocato il principio di sussidiarietà.

Nel frattempo l'adozione della direttiva 92/6/CEE del Consiglio, del 10 febbraio 1992, concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli nella Comunità<sup>(2)</sup>, vale a dire gli autocarri pesanti di oltre 12 tonnellate e gli autobus di oltre 10 tonnellate, ha fornito una soluzione alternativa all'introduzione di limiti generalizzati per gli autocarri pesanti in Europa.

Nella sua comunicazione sulla sicurezza stradale<sup>(3)</sup> del 17 marzo 2000, la Commissione ha fissato, tra le priorità, l'ampliamento del campo di applicazione di questa direttiva ai veicoli industriali più leggeri.

Per questi motivi la Commissione intende ritirare, conformemente alle procedure in vigore, la vecchia proposta riguardante l'armonizzazione dei limiti di velocità. La Commissione non intende presentare, a breve termine, un'altra proposta in materia.

(1) GU C 33 del 9.2.1989.

(2) GU L 57 del 2.3.1992.

(3) COM(2000) 125 def.

(2001/C 53 E/036)

**INTERROGAZIONE SCRITTA E-0858/00****di Carles-Alfred Gasòliba i Böhm (ELDR) alla Commissione**

(22 marzo 2000)

*Oggetto:* Lite concernente l'uso di un marchio

La Commissione sta esaminando la possibilità di istituire un gruppo di esperti nell'ambito dell'Organizzazione mondiale del commercio per dirimere una possibile controversia con gli Stati Uniti in relazione alla normativa contemplata dalla Sezione 211 dell'Omnibus Appropriation Act del 1998.

In effetti questa proposta è legata ad una lite relativa all'uso del marchio «Havana club» in cui sono coinvolte, da un lato, una società appartenente per il 50 % a un gruppo francese e per il rimanente 50 % al governo cubano e, dall'altro, la società che difende la legittimità della proprietà di detto marchio.

Quali motivi giustificano l'intervento della Commissione in una lite di carattere prevalentemente privato?

Si può ritenere che con la sua proposta volta ad istituire il citato gruppo di esperti, la Commissione intende appoggiare l'attuale governo cubano?

Tiene conto la Commissione del fatto che il governo cubano fa uso di beni e diritti espropriati in assenza di un'adeguata compensazione propria di uno Stato di diritto?

**Risposta data dal sig. Lamy a nome della Commissione**

(19 aprile 2000)

La controversia in atto nell'ambito dell'Organizzazione mondiale del commercio (OMC) riguarda una legge americana del 1998, l'Omnibus Appropriations Act (sezione 211), che, secondo la Comunità e i suoi Stati membri, viola una serie di disposizioni dell'accordo dell'OMC sugli aspetti dei diritti di proprietà intellettuale attinenti al commercio (accordo TRIPS). L'obiettivo principale della Commissione è l'adeguata esecuzione ed applicazione da parte degli Stati Uniti dell'accordo TRIPS dell'OMC, tenuto conto che la sezione 211 potrebbe ripercuotersi su tutte le società europee che hanno contatti con Cuba. Dovrebbe essere nell'interesse della Comunità e dei suoi Stati membri assicurarsi che le disposizioni dell'accordo TRIPS siano rispettate da tutti i membri dell'OMC.

La controversia in atto nel quadro dell'OMC non riguarda il problema del riconoscimento o meno delle espropriazioni estere non compensate da parte di altri Stati. Infatti, la sezione 211 concerne i marchi di fabbrica americani che non sono stati e non potrebbero essere espropriati dal governo cubano. Persone fisiche e società colpite dalle espropriazioni decise dal governo cubano hanno mantenuto i loro diritti di proprietà all'estero. In particolare, i loro diritti in materia di marchi di fabbrica registrati negli Stati Uniti sono rimasti inalterati anche dopo la rivoluzione cubana.

La controversia in seno all'OMC si riferisce piuttosto al trattamento dei marchi di fabbrica americani identici o simili ai marchi di fabbrica appartenuti precedentemente a Cubani che non sono riusciti a rinnovarli presso le autorità statunitensi. A seguito di tale mancato rinnovo, che non è dipeso dalle espropriazioni dei loro beni decise nell'isola dal governo cubano, i proprietari cubani hanno perso i diritti sui rispettivi marchi di fabbrica che sono diventati pubblici, come nel caso del marchio «Havana Club» a cui fa riferimento l'onorevole parlamentare. Tali marchi possono essere registrati, rinnovati e fatti rispettare negli Stati Uniti da nuovi proprietari, ma soltanto ad alcune condizioni. Queste ultime figurano nella sezione 211 dell'Omnibus Appropriations Act adottato dagli Stati Uniti quasi 40 anni dopo la rivoluzione cubana.

(2001/C 53 E/037)

**INTERROGAZIONE SCRITTA E-0865/00**

**di W.G. van Velzen (PPE-DE) alla Commissione**

(22 marzo 2000)

*Oggetto:* Applicazione della direttiva sull'elettricità

Il capitolo 4 della direttiva sull'elettricità 96/92/CE<sup>(1)</sup> disciplina la gestione della rete di trasmissione. In base all'articolo 7, paragrafi 5 e 6: «il gestore della rete non deve discriminare tra gli utenti o le categorie di utenti delle reti, in particolare a favore delle sue società controllate o dei suoi azionisti. A meno che il sistema di trasmissione non sia già indipendente dalle attività di generazione e distribuzione, il gestore della rete deve essere indipendente, almeno sul piano della gestione, dalle altre attività non connesse al sistema di trasmissione.» L'articolo 9 stabilisce inoltre che «il gestore della rete di trasmissione deve mantenere il segreto sulle informazioni commerciali riservate e acquisite nel corso dello svolgimento delle sue attività.»

Ai fini di un'adeguata applicazione degli accordi conclusi tra la Commissione europea, gli Stati membri e gli operatori di sistemi di trasmissione TSO, pongo le seguenti domande:

1. può la Commissione europea far sapere in che modo l'indipendenza degli operatori di trasmissione è garantita in ciascuno Stato membro dell'UE?
2. Se è necessario che in uno o più Stati membri vi siano operatori di trasmissione ancora fisicamente e/o giuridicamente dipendenti dalla società madre, è disposta la Commissione a trasmettere alle autorità nazionali di monitoraggio istruzioni volte a far sì che l'operatore di trasmissione diventi de jure e de facto indipendente dalla società madre?