ISSN 1725-2466

Gazzetta ufficiale dell'Unione europea

C 245

51° anno

Edizione in lingua italiana

Comunicazioni e informazioni

26 settembre 2008

Numero d'informazione | Sommario | Pagina

IV *Informazioni*

INFORMAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI E DAGLI ORGANI DELL'UNIONE EUROPEA

Commissione

2008/C 245/01 Tassi di cambio dell'euro 1

2008/C 245/02 Linee direttrici sull'applicazione dell'articolo 81 del trattato CE ai servizi di trasporto marittimo [1] 2

2008/C 245/03 Estratto delle decisioni comunitarie in materia di autorizzazioni all'immissione in commercio dei medicinali dal 1° agosto 2008 al 31 agosto 2008 *[Pubblicazione a norma dell'articolo 13 o dell'articolo 38 del regolamento (CE) n. 726/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio]* 15

2008/C 245/04 Estratto delle decisioni comunitarie in materia di autorizzazioni all'immissione in commercio dei medicinali dal 1° agosto 2008 al 31 agosto 2008 *[Decisione/i presa/e in virtù dell'articolo 34 della direttiva 2001/83/CE del Parlamento europeo e del Consiglio o dell'articolo 38 della direttiva 2001/82/CE del Parlamento europeo e del Consiglio]* 21

V *Avvisi*

PROCEDIMENTI AMMINISTRATIVI

Commissione

2008/C 245/05 Invito a manifestare interesse a far parte della struttura consultiva di comitati scientifici e della banca dati di esperti per la valutazione scientifica dei rischi 23

IT

[1] Testo rilevante ai fini del SEE

(segue)

PROCEDIMENTI RELATIVI ALL'ATTUAZIONE DELLA POLITICA DELLA CONCORRENZA

Commissione

2008/C 245/06 Notifica preventiva di una concentrazione (Caso COMP/M.5251 — System Capital Management-Energies/Metinvest) — Caso ammissibile alla procedura semplificata [1] 26

2008/C 245/07 Notifica preventiva di una concentrazione (Caso COMP/M.5178 — OEP/Pfleiderer) — Caso ammissibile alla procedura semplificata [1] 27

Rettifiche

2008/C 245/08 Rettifica della comunicazione della Commissione ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio — Modifica da parte dell'Italia degli oneri di servizio pubblico sui servizi aerei di linea tra Pantelleria-Trapani *(GU C 230 del 9.9.2008)* 28

Nota per il lettore (vedi terza pagina di copertina)

IT

[1] Testo rilevante ai fini del SEE

IV

(Informazioni)

INFORMAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI E DAGLI ORGANI DELL'UNIONE EUROPEA

COMMISSIONE

Tassi di cambio dell'euro [1]

25 settembre 2008

(2008/C 245/01)

1 euro =

	Moneta	Tasso di cambio		Moneta	Tasso di cambio
USD	dollari USA	1,47	TRY	lire turche	1,8178
JPY	yen giapponesi	155,91	AUD	dollari australiani	1,7491
DKK	corone danesi	7,46	CAD	dollari canadesi	1,5205
GBP	sterline inglesi	0,792	HKD	dollari di Hong Kong	11,4253
SEK	corone svedesi	9,6829	NZD	dollari neozelandesi	2,1372
CHF	franchi svizzeri	1,5944	SGD	dollari di Singapore	2,0895
ISK	corone islandesi	137,29	KRW	won sudcoreani	1 691,24
NOK	corone norvegesi	8,271	ZAR	rand sudafricani	11,9893
BGN	lev bulgari	1,9558	CNY	renminbi Yuan cinese	10,021
CZK	corone ceche	24,414	HRK	kuna croata	7,122
EEK	corone estoni	15,6466	IDR	rupia indonesiana	13 777,58
HUF	fiorini ungheresi	240,75	MYR	ringgit malese	5,0377
LTL	litas lituani	3,4528	PHP	peso filippino	68,27
LVL	lats lettoni	0,7085	RUB	rublo russo	36,722
PLN	zloty polacchi	3,3395	THB	baht thailandese	49,862
RON	leu rumeni	3,6829	BRL	real brasiliano	2,7235
SKK	corone slovacche	30,29	MXN	peso messicano	15,9172

[1] *Fonte:* tassi di cambio di riferimento pubblicati dalla Banca centrale europea.

Linee direttrici sull'applicazione dell'articolo 81 del trattato CE ai servizi di trasporto marittimo

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2008/C 245/02)

1. INTRODUZIONE

1. Le presenti linee direttrici fissano i principi a cui la Commissione delle Comunità europee aderirà nella definizione dei mercati e nella valutazione degli accordi di cooperazione nell'ambito dei servizi di trasporto marittimo direttamente interessati dai cambiamenti introdotti dal regolamento (CE) n. 1419/2006 del Consiglio, del 25 settembre 2006, ovverosia dei servizi marittimi di linea, dei servizi di cabotaggio e dei servizi di trasporto con navi da carico non regolari ([1]).

2. Lo scopo delle linee direttrici è aiutare le imprese e le associazioni di imprese che offrono tali servizi, soprattutto verso e/o da un porto o porti dell'Unione europea, a valutare se gli accordi che sottoscrivono ([2]) sono compatibili con l'articolo 81 del trattato che istituisce le Comunità europee (in appresso, il trattato). Le linee direttrici non si applicano ad altri settori.

3. Il regolamento (CE) n. 1419/2006 ha esteso al cabotaggio e ai servizi internazionali di trasporto con navi da carico non regolari il campo di applicazione del regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio, del 16 dicembre 2002, concernente l'applicazione delle regole di concorrenza di cui agli articoli 81 e 82 del trattato CE ([3]) e del regolamento (CE) n. 773/2004 della Commissione, del 7 aprile 2004, relativo ai procedimenti della Commissione in applicazione degli articoli 81 ed 82 del trattato CE ([4]). Pertanto, dal 18 ottobre 2006, tutti i servizi di trasporto marittimo sono soggetti alle disposizioni procedurali generali.

4. Il regolamento (CE) n. 1419/2006 ha inoltre abrogato il regolamento (CEE) n. 4056/86 del Consiglio, del 22 dicembre 1986, sulle modalità di applicazione degli articoli 85 e 86 (gli attuali articoli 81 e 82) del trattato ai trasporti marittimi ([5]) contenente l'esenzione di categoria a favore delle conferenze di compagnie marittime di linea che permetteva alle compagnie marittime di linea, riunite in conferenze, di fissare prezzi e altre condizioni di trasporto, in quanto il sistema delle conferenze non è più conforme ai criteri di cui all'articolo 81, paragrafo 3, del trattato. L'abrogazione dell'esenzione per categoria ha effetto a partire dal 18 ottobre 2008. Dopo tale data, le compagnie marittime di linea che operano verso o da un porto o porti dell'Unione europea devono sospendere tutte le attività relative alle conferenze marittime contrarie all'articolo 81 del trattato, indipendentemente dal fatto che altre giurisdizioni permettano, esplicitamente o tacitamente, che, nel quadro di conferenze marittime o di accordi di discussione, vengano fissati i prezzi. Inoltre, i membri delle conferenze devono garantire che tutti gli eventuali accordi conclusi nell'ambito del sistema delle conferenze sia conforme all'articolo 81 a partire dal 18 ottobre 2008.

5. Le presenti linee direttrici integrano gli orientamenti che la Commissione ha già pubblicato in altre comunicazioni. Poiché i servizi di trasporto marittimi sono caratterizzati da ampi accordi di cooperazione tra operatori concorrenti, le linee direttrici sull'applicabilità dell'articolo 81 del trattato agli accordi di cooperazione orizzontale (in appresso, le linee direttrici sulla cooperazione orizzontale) ([6]) e le linee direttrici sull'applicazione dell'articolo 81, paragrafo 3, del trattato ([7]) assumono particolare rilevanza.

6. Gli accordi di cooperazione orizzontale tra compagnie di trasporto marittimo di linea relativi alla fornitura di servizi comuni rientrano nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. 823/2000 della Commissione, del 19 aprile 2000, relativo all'applicazione dell'articolo 81, paragrafo 3, del trattato a talune categorie di accordi, di decisioni e di pratiche concordate tra compagnie di trasporto marittimo

([1]) Regolamento (CE) n. 1419/2006 del Consiglio, del 25 settembre 2006, che abroga il regolamento (CEE) n. 4056/86, che determina le modalità di applicazione degli articoli 85 e 86 (gli attuali articoli 81 e 82) del trattato ai trasporti marittimi, e che modifica il regolamento (CE) n. 1/2003 estendendone il campo di applicazione al cabotaggio e ai servizi internazionali di trasporto con navi da carico non regolari (GU L 269 del 28.9.2006, pag. 1).
([2]) Il termine «accordo» è utilizzato per gli accordi, le decisioni di associazioni di imprese e le pratiche concordate.
([3]) GU L 1 del 4.1.2003, pag. 1.
([4]) GU L 123 del 27.4.2004, pag. 18.
([5]) GU L 378 del 31.12.1986, pag. 4.
([6]) GU C 3 del 6.1.2001, pag. 2.
([7]) GU C 101 del 27.4.2004, pag. 97.

di linea (consorzi) ([8]), che stabilisce le condizioni, ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 3, del trattato, soddisfatte le quali il divieto di cui all'articolo 81, paragrafo 1, del trattato non si applica agli accordi tra due o più vettori esercenti una nave (consorzi). Il regolamento sarà modificato alla luce dei cambiamenti introdotti dal regolamento (CE) n. 1419/2006 ([9]).

7. Le presenti linee direttrici non pregiudicano l'interpretazione dell'articolo 81 del trattato da parte della Corte di giustizia o del Tribunale di primo grado delle Comunità europee. I principi enunciati nelle presenti linee direttrici devono essere applicati tenendo conto delle circostanze caratteristiche di ogni singolo caso.

8. La Commissione applicherà le presenti linee direttrici per un periodo di cinque anni.

2. SERVIZI DI TRASPORTO MARITTIMO

2.1. Campo d'applicazione

9. I servizi marittimi di linea, i servizi di cabotaggio e i servizi di trasporto con navi da carico non regolari sono i settori del trasporto marittimo direttamente interessati dai cambiamenti introdotti con il regolamento (CE) n. 1419/2006.

10. I trasporti marittimi di linea comportano il trasporto regolare di merci, tipicamente contenute in container, verso i porti di una determinata rotta geografica (*trade*). In generale, i trasporti marittimi di linea sono inoltre caratterizzati dal fatto che gli orari e le date di partenza sono pubblicati in anticipo e che il servizio è aperto a tutti gli utenti.

11. L'articolo 1, paragrafo 3, lettera a), del regolamento (CEE) n. 4056/86 definisce i servizi di trasporto con navi da carico non regolari (*tramps*) come servizi di trasporto di merci alla rinfusa o di «break-bulk», mediante una nave totalmente o parzialmente noleggiata ad uno o più caricatori sulla base di un noleggio a viaggio o a tempo o di qualsiasi altro tipo di contratto, su linee non regolari o non pubblicate allorché le tariffe di nolo siano liberamente negoziate caso per caso conformemente alle condizioni dell'offerta e della domanda. Tipicamente, si tratta del trasporto non regolare di una sola merce che occupa tutta la nave ([10]).

12. Il cabotaggio consiste nella fornitura di un servizio di trasporto marittimo, compresi i servizi di linea e i servizi con navi da carico non regolari, che collega due o più porti dello stesso Stato membro ([11]). Sebbene le presenti linee direttrici non riguardino specificamente i servizi di cabotaggio, esse si applicano a tali servizi nella misura in cui essi sono forniti sotto forma di trasporto di linea o con navi da carico non regolari.

2.2. Incidenza sugli scambi tra gli Stati membri

13. L'articolo 81 del trattato si applica a tutti gli accordi che possono avere un'incidenza rilevante sugli scambi tra Stati membri. Affinché venga soddisfatta la condizione relativa agli effetti sugli scambi, deve essere possibile prevedere, con un sufficiente margine di probabilità e sulla base di una serie di fattori oggettivi di diritto o di fatto, che l'accordo o la condotta possano avere un'incidenza, diretta o indiretta, effettiva o potenziale, sulla configurazione degli scambi tra Stati membri ([12]). Nelle sue linee direttrici sulla nozione di pregiudizio al commercio tra Stati membri di cui agli articoli 81 e 82 del trattato ([13]), la Commissione ha pubblicato indicazioni sul modo in cui applicherà il concetto di incidenza sugli scambi.

([8]) GU L 100 del 20.4.2000, pag. 24.
([9]) Considerando 3 del regolamento (CE) n. 611/2005 della Commissione, citato alla nota 8.
([10]) La Commissione ha individuato una serie di caratteristiche specifiche del trasporto specializzato che lo distingue dai servizi di linea e dai servizi su navi non regolari. Tali caratteristiche comprendono la fornitura di servizi regolari per un determinato tipo di merce. La fornitura del servizio rientra tipicamente nel quadro di un contratto di noleggio di nave (*contract of affreightment*) e prevede l'impiego di navi speciali modificate tecnicamente o costruite per trasportare merci specifiche. Decisione 94/980/CE della Commissione, del 19 ottobre 1994, relativa alla causa IV/34.446 — Trans-Atlantic Agreement (GU L 376 del 31.12.1994, pag. 1) (in appresso, la decisione TAA), punti da 47 a 49.
([11]) Articolo 1 del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo) (GU L 364 del 12.12.1992, pag. 7).
([12]) Causa 42/84, Remia BV e altri/Commissione, Racc. 1985, pag. 2545, punto 22. Causa 319/82 Ciments et Bétons de l'Est/Kerpen & Kerpen, Racc. 1983, pag. 4173, paragrafo 9.
([13]) GU C 101 del 27.4.2004, pag. 81.

14. I servizi di trasporto offerti dalle compagnie di linea e dagli operatori di navi da carico non regolari hanno spesso carattere internazionale, in quanto collegano porti comunitari con paesi terzi e/o prevedono operazioni di esportazione o importazione tra due o più Stati membri (ovvero scambi intracomunitari) ([14]). Nella maggior parte dei casi, è probabile che essi incidano sugli scambi tra Stati membri, tra l'altro a causa dell'impatto esercitato sui mercati della fornitura di servizi di trasporto e di intermediazione ([15]).

15. Gli effetti sugli scambi tra Stati membri rivestono una particolare importanza per i servizi di cabotaggio nella misura in cui determinano il campo di applicazione dell'articolo 81 del trattato e la sua interazione con le legislazioni nazionali in materia di concorrenza ai sensi dell'articolo 3 del regolamento (CE) n. 1/2003 concernente l'applicazione delle regole di concorrenza di cui agli articoli 81 e 82 del trattato. La misura in cui tali servizi possono avere un'incidenza sugli scambi tra Stati membri deve essere valutata caso per caso ([16]).

2.3. **Il mercato rilevante**

16. Per valutare l'incidenza sulla concorrenza di un accordo ai sensi dell'articolo 81 del trattato, è necessario definire il prodotto rilevante e i mercati geografici. Scopo principale della definizione del mercato è individuare in modo sistematico i vincoli concorrenziali ai quali sono soggette le imprese. Indicazioni in materia sono reperibili nella comunicazione della Commissione sulla definizione del mercato rilevante ai fini dell'applicazione del diritto comunitario in materia di concorrenza ([17]). Tali indicazioni sono importanti anche per la definizione del mercato relativamente ai servizi di trasporto marittimo.

17. Il mercato del prodotto rilevante comprende tutti i prodotti e/o servizi che sono considerati intercambiabili o sostituibili dal consumatore, in ragione delle caratteristiche dei prodotti, dei loro prezzi e dell'uso al quale sono destinati. Il mercato geografico rilevante comprende l'area nella quale le imprese in causa forniscono o domandano i prodotti o servizi di cui trattasi, nella quale le condizioni di concorrenza sono sufficientemente omogenee e che può essere tenuta distinta dalle zone geografiche contigue perché in queste ultime le condizioni di concorrenza sono sensibilmente diverse ([18]). Il trasportatore o i trasportatori non possono esercitare un'incidenza significativa sulle condizioni prevalenti del mercato se i clienti sono in grado di passare facilmente a nuovi fornitori ([19]).

2.3.1. *Trasporto marittimo di linea*

18. Numerose decisioni della Commissione e sentenze della Corte hanno individuato nei servizi di trasporto marittimo di linea con container il mercato del prodotto rilevante ([20]). Tali decisioni e sentenze si riferiscono a trasporti marittimi lungo rotte d'alto mare (*deep sea trades*). Altre modalità di trasporto non sono state inserite nello stesso mercato dei servizi, anche se, in alcuni casi e in misura marginale, tali servizi possono essere intercambiabili. Ciò è dipeso dal fatto che soltanto una percentuale insufficiente delle merci trasportate in container può essere facilmente convogliata verso altri mezzi di trasporto, per esempio il trasporto aereo ([21]).

([14]) Il fatto che il servizio sia effettuato verso o da un porto non UE non impedisce che risultino interessati gli scambi tra Stati membri. Per stabilire se gli effetti sui clienti e sugli altri operatori comunitari che si avvalgono di tali servizi rientrino nella giurisdizione comunitaria è necessario procedere ad un'analisi attenta. A tal fine, cfr. le linee direttrici sulla nozione di pregiudizio al commercio di cui agli articoli 81 e 82 del trattato, citate alla nota 13.

([15]) Decisione 93/82/CEE della Commissione, del 23 dicembre 1992 (cause IV/32.448 e IV/32.450, Cewal) (GU L 34 del 10.2.1993, pag. 1), punto 90, confermata dal Tribunale di primo grado nelle cause riunite da T-24/93 a T-26/93 e T-28/93, Compagnie Maritime Belge e altri/Commissione delle Comunità europee, Racc. 1996, pag. II-1201, punto 205; decisione TAA, di cui alla nota 10, punti da 288 a 296, confermata dalla sentenza del Tribunale di primo grado, del 28 febbraio 2002, nella causa T-395/94, Atlantic Container Line e altri/Commissione (in appresso, la sentenza TAA), punti da 72 a 74; decisione 1999/243/CE della Commissione, del 16 settembre 1998 (IV/35.134 — Trans-Atlantic Conference Agreement) (in appresso, la decisione TACA) (GU L 95 del 9.4.1999, pag. 1), punti da 386 a 396 decisione 2003/68/CE della Commissione, del 14 novembre 2002 (caso COMP/35.134 — TACA riveduta) (in appresso, la decisione TACA riveduta) (GU L 26 del 31.1.2003, pag. 53), punto 73.

([16]) Per un orientamento sull'applicazione dell'incidenza sugli scambi, cfr. le linee direttrici della Commissione di cui alla nota 13.

([17]) GU C 372 del 9.12.1997, pag. 5.

([18]) Comunicazione sulla definizione del mercato, di cui alla nota 17, punto 8.

([19]) Comunicazione sulla definizione del mercato, di cui alla nota 17, punto 13.

([20]) Decisione 1999/485/CE della Commissione, del 30 aprile 1999 (causa IV/34.250 — Europe Asia Trade Agreement) (GU L 193 del 26.7.1999, pag. 23); decisione TAA, di cui alla nota 10 e decisione TACA, di cui alla nota 15, punti da 60 a 84. La definizione di mercato di cui alla decisione TACA è stata confermata dal Tribunale di primo grado nella sentenza sulle cause riunite T-191/98 e da T-212/98 a T-214/98, Atlantic Container Line AB e altri/Commissione, Racc. 2003, pag. II-3275 (in appresso, la sentenza TACA), punti da 781 a 883.

([21]) Il paragrafo 62 della decisione TACA, di cui alla nota 15, e i punti da 783 a 789 della sentenza TACA, di cui alla nota 20.

19. In determinate circostanze, può risultare appropriato definire un mercato dei prodotti più ristretto, limitato ad un particolare tipo di prodotto trasportato via mare. Per esempio, il trasporto di merci deperibili si potrebbe limitare ai container frigoriferi o comprendere il trasporto tramite navi frigorifere tradizionali. Sebbene sia possibile, in circostanze eccezionali, che possano avvenire sostituzioni tra trasporto in container e trasporto convenzionale (*break bulk*) ([22]), non è emersa una tendenza durevole al passaggio dal primo al secondo. Per la grande maggioranza di categorie di merci e utilizzatori di merci containerizzate, il trasporto convenzionale (*break bulk*) non rappresenta un'alternativa valida al trasporto di linea in container ([23]). Se le merci vengono regolarmente containerizzate, è improbabile che esse vengano mai più trasportate senza container ([24]). Attualmente, il trasporto marittimo di linea con container risulta quindi soprattutto soggetto ad una sostituibilità a senso unico ([25]).

20. Il mercato geografico rilevante è costituito dall'area in cui sono commercializzati i servizi, tipicamente rappresentata da una serie di porti alle estremità del servizio, delimitata dalla sovrapposizione dei bacini di utenza dei porti. Per quanto riguarda la parte europea del servizio, l'attuale mercato geografico si compone, per quanto riguarda i trasporti di linea, di una serie di porti in Europa del Nord e/o nel Mediterraneo. Poiché i servizi di trasporto di linea del Mediterraneo sono solo marginalmente sostituibili con quelli offerti dall'Europa del Nord, le due aree costituiscono due mercati distinti ([26]).

2.3.2. *Servizi di trasporto con navi da carico non regolari*

21. Finora, la Commissione non ha applicato l'articolo 81 del trattato al trasporto con navi da carico non regolari. Le imprese sono invitate a tenere conto dei seguenti elementi in fase di valutazione, nella misura in cui essi sono pertinenti ai servizi di trasporto con navi da carico non regolari che essi forniscono.

Elementi di cui tenere conto nella determinazione del mercato dei prodotti rilevante dal punto di vista della domanda (sostituzione da parte della domanda)

22. Le condizioni (*main terms*) della singola richiesta di trasporto rappresentano un punto di partenza per definire i mercati di servizi rilevanti per il trasporto con navi da carico non regolari poiché essi generalmente riportano gli elementi essenziali ([27]) della richiesta di trasporto in questione. Sulla base dei bisogni specifici dell'utente del servizio di trasporto, esse comprenderanno elementi negoziabili e non negoziabili. Una volta individuato, un elemento negoziabile delle condizioni essenziali — il tipo o la grandezza della nave — può indicare, a titolo di esempio, che il mercato rilevante rispetto a tale elemento specifico è più ampio di quanto previsto dalla richiesta di trasporto iniziale.

23. La natura del servizio di trasporto con navi da carico non regolari può variare e esistono diversi tipi di contratti di trasporto. Per questo motivo, può risultare necessario verificare se gli utenti ritengono che i servizi forniti nel quadro di contratti di noleggio a tempo (*time charter contracts*), di contratti di noleggio a viaggio (*voyage charter contracts*) o di contratti di trasporto marittimo (*contracts of affreightment*) siano sostituibili. In caso affermativo, essi potrebbero far parte dello stesso mercato rilevante.

24. Le navi si suddividono tipicamente in una serie di categorie caratterizzate da grandezze industriali standard ([28]). A causa del ruolo importante delle economie di scala, un servizio caratterizzato da un notevole squilibrio tra il volume del carico e la grandezza può non essere offerto ad una rata di nolo concorrenziale. Pertanto, è necessario valutare caso per caso la sostituibilità tra le diverse grandezze di navi, in modo da stabilire se ogni grandezza costituisce un distinto mercato rilevante.

([22]) Decisione TACA, di cui alla nota 15, punto 71.
([23]) Sentenza TAA, di cui alla nota 15, punto 273 e sentenza TACA, di cui alla nota 20, punto 809.
([24]) Sentenza TAA, di cui alla nota 15, punto 281. Decisione della Commissione relativa al caso COMP/M.3829 — MAERSK/PONL, del 29 luglio 2005, punto 13.
([25]) Decisione TACA, di cui alla nota 15, punti da 62 a 75; sentenza TACA, di cui alla nota 21, punto 795, e decisione della Commissione nel caso MAERSK/PONL, di cui alla nota 23, punti 13 e da 112 a 117.
([26]) Decisione TACA, di cui alla nota 15, punti da 76 a 83, e decisione TACA riveduta, di cui alla nota 15, punto 39.
([27]) Per il noleggio a viaggio (*voyage charter*), per esempio, gli elementi essenziali di una richiesta di trasporto sono le merci da trasportare, il volume, i porti di carico e scarico, i giorni in cui la nave rimane ormeggiata o la data entro cui le merci devono arrivare e i dettagli tecnici relativi alla nave richiesta.
([28]) Dal punto di vista dell'industria, le grandezze delle navi corrispondono a mercati distinti. La stampa specializzata e il *Baltic Exchange* pubblicano indici dei prezzi per ogni dimensione standard delle navi e le relazioni dei consulenti dividono il mercato in base alla grandezza delle navi.

Elementi di cui tenere conto nella determinazione del mercato dei prodotti rilevante dal punto di vista dell'offerta (sostituzione da parte dell'offerta)

25. Le caratteristiche fisiche e tecniche delle merci da trasportare e il tipo di nave rappresentano le prime indicazioni relative al mercato rilevante dal punto di vista dell'offerta ([29]). Se le navi possono essere adattate al trasporto di un particolare tipo di merci a costi trascurabili e a breve termine ([30]), diversi fornitori di servizi di trasporto con navi da carico non regolari possono competere per il trasporto di tali merci. In tali casi, il mercato rilevante dalla parte dell'offerta comprenderà più di un tipo di nave.

26. Tuttavia, esistono navi di diversi tipi che vengono modificate dal punto di vista tecnico e/o sono appositamente costruite per fornire servizi di trasporto specializzati. Sebbene le navi speciali possano trasportare anche altri tipi di merci, esse lo fanno in generale a condizioni svantaggiose dal punto di vista della concorrenza. La capacità dei fornitori di servizi specializzati di competere per il trasporto di merci diverse ne risulta quindi limitata.

27. Nell'ambito dei trasporti con navi non regolari, gli scali vengono effettuati sulla base delle singole richieste. La mobilità delle navi può tuttavia essere limitata dalla presenza di restrizioni legate al tipo di terminal, al pescaggio o alle norme ambientali che si applicano a determinate categorie di navi in alcuni porti o regioni.

Ulteriori elementi di cui tenere conto nella determinazione del mercato dei prodotti rilevante

28. È inoltre opportuno verificare l'esistenza di catene di sostituzione tra grandezze di navi nel settore del trasporto con navi da carico non regolari. In alcuni mercati del settore, le grandezze situate alle estremità del mercato non risultano direttamente sostituibili. Le sostituzioni a catena possono tuttavia esercitare una pressione sui prezzi praticati alle estremità del mercato e portare al loro inserimento in una definizione più ampia di mercato.

29. In alcuni mercati del settore dei trasporti con navi da carico non regolari, è necessario stabilire caso per caso se le navi possono essere considerate capacità vincolata e se quindi non se ne deve tenere conto nella valutazione del mercato rilevante.

30. Altri fattori, quali l'affidabilità del fornitore del servizio, la sicurezza e le disposizioni regolamentari — per esempio, l'obbligo di doppio scafo per le petroliere nelle acque comunitarie — possono influenzare la sostituibilità a livello di offerta e di domanda ([31]).

Dimensione geografica

31. Le richieste di trasporto contengono solitamente elementi geografici, quali i porti o le regioni di carico e scarico. Tali porti forniscono un primo orientamento per la definizione di mercato geografico rilevante a livello di domanda, fermo restante il fatto che la definizione finale di tale mercato può essere diversa.

32. Alcuni mercati geografici possono essere definiti in base alla direzione o possono essere periodici, per esempio nei casi in cui le condizioni climatiche o i periodi di raccolta condizionano la domanda di trasporto di carichi particolari. In tale contesto, per delimitare i mercati geografici rilevanti, è opportuno tenere conto del riposizionamento delle navi, dei viaggi in zavorra e degli squilibri commerciali.

([29]) Per esempio, un carico liquido alla rinfusa non può essere trasportato su una nave adibita al trasporto di rinfuse solide, mentre un carico refrigerato non può essere trasportato su una nave adibita al trasporto di automobili. Molte petroliere possono trasportare prodotti petroliferi neri (*dirty*) e bianchi (*clean*), ma non possono trasportare prodotti bianchi subito dopo avere trasportato prodotti neri.

([30]) Per una nave adibita al trasporto di rinfuse solide, passare dal trasporto di carbone al trasporto di granaglie può richiedere un processo di pulizia della durata di un solo giorno, che può essere effettuato durante un viaggio in zavorra. In altri mercati dei trasporti di questo tipo, l'operazione può richiedere più tempo.

([31]) Regolamento (CE) n. 417/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 febbraio 2002, sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo e che abroga il regolamento (CE) n. 2978/94 del Consiglio (GU L 64 del 7.3.2002).

2.4. **Quote di mercato**

33. Le quote di mercato offrono una prima utile indicazione sulla struttura del mercato e sull'importanza concorrenziale tanto delle parti che dei rispettivi concorrenti. La Commissione interpreta caso per caso le quote di mercato alla luce delle condizioni di mercato. Per quanto riguarda i trasporti di linea, numerose decisioni della Commissione e sentenze della Corte hanno utilizzato i dati relativi al volume e/o alla capacità come base del calcolo delle quote di mercato ([32]).

34. Nei mercati del trasporto con navi da carico non regolari, i fornitori di servizi si fanno concorrenza per ottenere contratti di trasporto, in altri termini essi vendono traversate o capacità di trasporto. In base agli specifici servizi in questione, i diversi dati possono permettere agli operatori di calcolare le quote di mercato annuali ([33]), per esempio:

a) il numero delle traversate;

b) la quota di volume o di valore detenuta dalle parti rispetto ai trasporti complessivi di una specifica merce (tra due o più porti);

c) la quota di mercato detenuta dalle parti sul mercato dei contratti di noleggio a tempo;

d) le quote detenute dalle parti a livello di capacità nella flotta in questione (per tipo e grandezza delle navi).

3. **ACCORDI ORIZZONTALI NEL SETTORE DEI TRASPORTI MARITTIMI**

35. Gli accordi di cooperazione sono una caratteristica comune dei mercati dei trasporti marittimi. Considerando che tali accordi possono essere sottoscritti da concorrenti effettivi o potenziali e che possono incidere negativamente sui parametri della concorrenza, le imprese devono procedere con particolare cautela e garantire che essi siano conformi alle regole di concorrenza. Nei mercati dei servizi, quali i trasporti marittimi, i seguenti elementi sono particolarmente importanti per valutare l'incidenza che un accordo può avere sul mercato rilevante: prezzi, costi, qualità, frequenza e differenziazione del servizio prestato, innovazione e commercializzazione del servizio.

36. Per i servizi a cui sono destinate le presenti linee direttrici, gli elementi particolarmente rilevanti sono tre: gli accordi tecnici, gli scambi di informazioni e i pool.

3.1. **Accordi tecnici**

37. Alcuni tipi di accordi tecnici possono non rientrare nel divieto di cui all'articolo 81 del trattato in quanto essi non limitano la concorrenza, come nel caso, per esempio, degli accordi orizzontali il cui unico obiettivo e effetto è applicare miglioramenti tecnici o realizzare una cooperazione tecnica. A questa categoria si ritiene che appartengano anche gli accordi relativi all'applicazione delle norme ambientali. Gli accordi tra concorrenti relativi a prezzi, capacità o altri parametri della concorrenza non rientrano, in linea di principio, in questa categoria ([34]).

3.2. **Scambi di informazioni tra concorrenti nel trasporto marittimo di linea**

38. Un sistema di scambio di informazioni presuppone un accordo in base al quale le imprese si scambiano informazioni o forniscono informazioni ad un'agenzia comune incaricata di centralizzarle, ordinarle ed elaborarle prima di ritrasmetterle ai partecipanti nella forma e con la frequenza concordata.

([32]) Decisione TACA, di cui alla nota 15, punto 85; decisione TACA riveduta, di cui alla nota 15, punti 85 e 86, e sentenza TACA, di cui alla nota 20, punti 924, 925 e 927.

([33]) In base alle peculiarità dei mercati rilevanti di trasporto con navi da carico non regolari si possono prevedere periodi più brevi, per esempio nei mercati in cui i contratti di noleggio di navi durano meno di un anno.

([34]) Decisione 2000/627/CE della Commissione, del 16 maggio 2000 [caso IV/34.108 — Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement (FETTCSA)] (GU L 268 del 20.10.2000, pag. 1), punto 153. Sentenza del Tribunale di primo grado, del 21 ottobre 1997, nella causa T-229/94, Deutsche Bahn AG/Commissione, Racc. 1997, pag. II-1689, punto 37.

39. In numerosi settori, è pratica comune raccogliere, scambiare e pubblicare statistiche aggregate e informazioni generali sul mercato. La pubblicazione di tali informazioni rappresenta uno strumento efficace per aumentare la trasparenza del mercato e le conoscenze a disposizione degli utenti e può pertanto generare efficienze. Tuttavia, lo scambio di informazioni commerciali sensibili e di dati individuali può, in certe circostanze, violare l'articolo 81 del trattato. Le presenti linee direttrici sono destinate ad aiutare i fornitori di servizi di trasporti marittimi di linea a valutare in quali casi tali scambi violino le regole della concorrenza.

40. Nel settore del trasporto marittimo di linea, gli scambi di informazioni tra le compagnie di linea che appartengono ad un consorzio, che altrimenti rientrerebbero nel campo di applicazione dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato, sono autorizzati nella misura in cui essi sono subordinati e necessari alla gestione comune dei servizi di trasporto di linea e di altre forme di cooperazione che rientrano nel campo di applicazione del regolamento di esenzione per categoria (CE) n. 823/2000 ([35]). Le presenti linee direttrici non riguardano tali scambi di informazioni.

3.2.1. *In generale*

41. Per la valutazione dei sistemi di scambio di informazioni alla luce del diritto comunitario della concorrenza, è necessario procedere alle seguenti distinzioni.

42. Lo scambio di informazioni può costituire uno strumento che agevola l'attuazione di pratiche anticoncorrenziali, per esempio il controllo del rispetto di un cartello; se lo scambio di informazioni è funzionale ad una pratica anticoncorrenziale, la sua valutazione deve essere effettuata congiuntamente alla valutazione di tale pratica. Lo scambio di informazioni può anche essere finalizzato alla restrizione della concorrenza ([36]). Le presenti linee direttrici non riguardano tali scambi di informazioni.

43. Tuttavia, uno scambio di informazioni può costituire, in quanto tale, una violazione dell'articolo 81 del trattato in virtù degli effetti che produce. Tale situazione si verifica se lo scambio di informazioni riduce o elimina il margine di incertezza relativo al funzionamento del mercato in questione, con conseguente restrizione della concorrenza tra imprese ([37]). Ogni operatore economico deve determinare in autonomia le strategie che intende adottare sul mercato. La Corte ha inoltre concluso che le imprese non possono avere con altri operatori contatti diretti o indiretti che influiscano sul comportamento di un concorrente o rivelino il proprio comportamento (programmato) se l'obiettivo o l'effetto di tali contatti è limitare la concorrenza, ovvero produrre condizioni di concorrenza che non corrispondono alle normali condizioni del mercato in questione, tenendo conto della natura dei prodotti o dei servizi forniti, le dimensioni e il numero delle imprese e il volume del mercato ([38]). Al contrario, per quanto riguarda il mercato della pasta di legno, la Corte ha concluso che il sistema degli annunci unilaterali di prezzo trimestrali effettuati in modo indipendente dai produttori ai consumatori costituisce in quanto tale un'azione sul mercato che non è atta a ridurre le incertezze di ciascuna impresa circa il futuro atteggiamento dei suoi concorrenti e che pertanto, in assenza di pratiche concordate preliminarmente tra produttori, non costituisce una violazione dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato ([39]).

44. La giurisprudenza comunitaria fornisce orientamenti generali per l'esame dei probabili effetti di uno scambio di informazioni. La Corte ha concluso che in un mercato veramente concorrenziale, la trasparenza tra operatori produce generalmente l'intensificazione della concorrenza tra fornitori ([40]). Tuttavia, in un mercato fortemente concentrato e oligopolistico in cui la concorrenza risulta già notevolmente ridotta, gli scambi di informazioni dettagliate relative alle vendite individuali che avvengono a brevi

([35]) Il regolamento (CE) n. 823/2000 di cui alla nota 8 si applica ai servizi di trasporto marittimo internazionali di linea in partenza da o a destinazione di uno o più porti della Comunità per il trasporto di sole merci, principalmente in container — cfr. articoli 1, 2 e 3, paragrafo 2, lettera g).

([36]) Sentenza del Tribunale di primo grado nella causa C-49/92 P, Commissione/Anic Partecipazioni, Racc. 1999, pag. I-4125, punti da 121 a 126.

([37]) Sentenza della Corte di giustizia, causa C-7/95 P, John Deere/Commissione, Racc. 1998, pag. I-3111, punto 90, e sentenza della Corte di giustizia, causa C-194/99 P, Thyssen Stahl/Commissione, Racc. 2003, pag. I-10821, punto 81.

([38]) Sentenza della Corte di giustizia, del 23 novembre 2006, causa C-238/05, Asnef-Equifax/Asociación de Usuarios de Servicios Bancarios (Ausbanc), Racc. 2006, pag. I-11125, punto 52, e sentenza della Corte di giustizia, causa C-49/92 P, Commissione/Anic Partecipazioni, di cui alla nota 36, punti 116 e 117.

([39]) Sentenza della Corte di giustizia, cause riunite C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 e da C-125/85 a C-129/85, A. Ahlström Osakeyhtiö e altri/Commissione, Racc. 1993, pag. I-01307, punti da 59 a 65.

([40]) Sentenza relativa alla causa John Deere/Commissione, C-7/95 P, di cui alla nota 37, punto 88.

intervalli tra concorrenti e che escludono gli altri fornitori e i consumatori possono verosimilmente alterare sensibilmente la concorrenza che sussiste tra fornitori. In tali circostanze, la condivisione regolare e frequente di informazioni relative al funzionamento del mercato ha l'effetto di rivelare periodicamente a tutti i concorrenti le posizioni sul mercato e le strategie dei singoli concorrenti ([41]). La Corte ha inoltre concluso che un sistema di scambi di informazioni può costituire una violazione delle regole di concorrenza anche se il mercato non è fortemente concentrato, ma vi sia una restrizione dell'autonomia decisionale delle imprese per effetto della pressione generata nel corso di una serie di discussioni con i concorrenti ([42]).

45. Ne consegue che gli effetti esistenti o potenziali di uno scambio di informazioni devono essere valutati su base individuale, poiché i risultati della valutazione dipendono da una combinazione di fattori caratteristici del caso in oggetto. Due elementi chiave che la Commissione esamina nella valutazione di uno scambio di informazioni sono la struttura del mercato in cui avviene lo scambio e le caratteristiche delle informazioni scambiate. Nella valutazione si deve tenere conto anche degli effetti concreti o potenziali dello scambio di informazioni rispetto alla situazione concorrenziale che si verrebbe a creare in assenza dell'accordo di scambio di informazioni ([43]). Per rientrare nel campo di applicazione dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato, lo scambio deve esercitare un effetto negativo sensibile sui parametri della concorrenza ([44]).

46. Gli orientamenti che seguono si applicano soprattutto all'analisi di una restrizione della concorrenza ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato. Gli orientamenti relativi all'applicazione dell'articolo 81, paragrafo 3, del trattato si trovano al paragrafo 58 e nella comunicazione generale in materia ([45]).

3.2.2. *Struttura del mercato*

47. Il livello di concentrazione e la struttura dell'offerta e della domanda in un dato mercato sono elementi essenziali per valutare se uno scambio rientra nel campo di applicazione dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato ([46]).

48. Il livello di concentrazione è particolarmente importante poiché nei mercati fortemente concentrati e oligopolistici gli effetti restrittivi tendono a manifestarsi maggiormente e ad avere una maggiore durata, rispetto ai mercati meno concentrati. Una maggiore trasparenza in un mercato concentrato può consolidare l'interdipendenza delle imprese e ridurre l'intensità della concorrenza.

49. Anche la struttura della domanda e dell'offerta è importante, in particolare il numero di operatori concorrenti e la simmetria e la stabilità delle rispettive quote di mercato, nonché i legami strutturali che esistono tra concorrenti ([47]). La Commissione può inoltre tenere conto di altri fattori, quali l'omogeneità dei servizi e la trasparenza generale sul mercato.

3.2.3. *Caratteristiche delle informazioni scambiate*

50. Lo scambio tra concorrenti di dati commerciali sensibili relativi ai parametri della concorrenza, quali il prezzo, la capacità o i costi, rientra più facilmente nel campo di applicazione dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato rispetto allo scambio di informazioni di altro tipo. La sensibilità commerciale delle informazioni va valutata tenendo conto dei criteri esposti nelle presenti linee direttrici.

([41]) Sentenza del Tribunale di primo grado, causa T-35/92 John Deere Ltd/Commissione, Racc. 1994, pag. II-957, punto 51, confermata in appello dalla sentenza relativa alla causa John Deere Ltd/Commissione, causa C-7/95 P, di cui alla nota 37, punto 89, e più recentemente, sentenza relativa alla causa Asnef-Equifax/Ausbanc, di cui alla nota 38.

([42]) Sentenza del Tribunale di primo grado, causa T-141/94, Thyssen Stahl AG/Commissione, Racc. 1999, pag. II-347, punti 402 e 403.

([43]) Sentenza relativa alla causa John Deere Ltd/Commissione, C-7/95 P, di cui alla nota 37, punti da 75 a 77.

([44]) Linee direttrici sull'applicazione dell'articolo 81, paragrafo 3, di cui alla nota 7, paragrafo 16.

([45]) Linee direttrici sull'applicazione dell'articolo 81, paragrafo 3, di cui alla nota 7.

([46]) Linee direttrici sull'applicazione dell'articolo 81, paragrafo 3, di cui alla nota 7, paragrafo 25.

([47]) Nei trasporti marittimi di linea esistono legami operativi e/o strutturali tra concorrenti, per esempio l'adesione a accordi di consorzi che permettono alle compagnie marittime di scambiare informazioni allo scopo di fornire un servizio comune. Nella valutazione dell'incidenza sul mercato in questione di un nuovo scambio di informazioni, dovrà essere presa in considerazione, caso per caso, l'esistenza di un tale legame.

51. Lo scambio di informazioni che sono già di dominio pubblico non costituisce in linea di principio una violazione dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato ([48]). È tuttavia importante determinare il livello di trasparenza del mercato e la misura in cui lo scambio migliora le informazioni rendendole più accessibili e/o combina le informazioni disponibili al pubblico con altre informazioni. Le informazioni oggetto dello scambio potrebbero diventare commercialmente sensibili e il loro scambio potenzialmente restrittivo della concorrenza.

52. Le informazioni possono essere individuali o aggregate. I dati individuali riguardano un'impresa esplicitamente nominata o identificabile. I dati aggregati uniscono i dati provenienti da un numero di imprese indipendenti sufficientemente alto da rendere impossibile il riconoscimento dei dati individuali. Lo scambio di informazioni individuali tra concorrenti rischia maggiormente di rientrare nel campo di applicazione dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato ([49]) rispetto allo scambio di informazioni aggregate, che, in linea di principio, non vi rientra. La Commissione valuterà con particolare attenzione il livello dell'aggregazione. Esso deve infatti essere tale che le informazioni non possano essere disaggregate, permettendo alle imprese di identificare, direttamente o indirettamente, le strategie concorrenziali dei concorrenti.

53. Tuttavia, per quanto riguarda i trasporti di linea, è opportuno usare cautela nella valutazione degli scambi relativi alle previsioni in materia di capacità, soprattutto se gli scambi avvengono in mercati concentrati. Nei mercati dei trasporti di linea, i dati sulla capacità rappresentano il parametro più importante per coordinare il comportamento dal punto di vista della concorrenza ed hanno un effetto diretto sui prezzi. Lo scambio di previsioni sulla capacità in forma aggregata che indicano su quali rotte (*trades*) verrà utilizzata la capacità possono risultare anticoncorrenziali nella misura in cui può condurre all'adozione di una strategia comune da parte di numerosi o di tutti i trasportatori e ad una fornitura di servizi a prezzi superiori ai prezzi concorrenziali. Inoltre, esiste un rischio di disaggregazione dei dati, in quanto questi possono combinarsi con le notizie fornite dalle compagnie di linea. Ciò permetterebbe alle imprese di individuare le posizioni sul mercato e le strategie dei concorrenti.

54. Anche l'attualità delle informazioni e il periodo a cui si riferiscono rappresentano fattori importanti. Le informazioni possono essere datate, recenti o riguardare il futuro. Generalmente si ritiene che lo scambio di informazioni datate non rientri nel campo di applicazione dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato, in quanto esso non può avere alcuna incidenza effettiva sul comportamento futuro delle imprese. In casi già trattati, la Commissione ha considerato datate le informazioni che avevano più di un anno ([50]), mentre le informazioni di meno di un anno sono state ritenute recenti ([51]). Il carattere datato o recente delle informazioni dovrebbe essere valutato con una certa flessibilità, tenendo conto della misura in cui, nel mercato rilevante, le informazioni diventano obsolete. Il lasso di tempo a partire dal quale i dati diventano obsoleti è probabilmente più corto se i dati sono aggregati piuttosto che individuali. Analogamente, anche gli scambi di dati recenti sul volume e sulla capacità non rischiano di essere restrittivi della concorrenza se i dati sono aggregati ad un livello tale che le transazioni dei singoli caricatori o trasportatori non possano essere identificate né direttamente né indirettamente. I dati futuri si riferiscono al parere di un'impresa in merito al modo in cui si evolverà il mercato o alla strategia che essa intende adottare su tale mercato. Gli scambi di dati relativi al futuro rischiano di essere particolarmente problematico, soprattutto se i dati si riferiscono ai prezzi o alla produzione, e possono quindi rivelare la strategia commerciale che un'impresa intende adottare sul mercato. Ciò può ridurre sensibilmente la rivalità tra gli operatori che partecipano allo scambio e risultare quindi potenzialmente restrittivo della concorrenza.

55. Anche la frequenza degli scambi va presa in considerazione. Più frequentemente vengono scambiati i dati, tanto più rapidamente i concorrenti possono reagire. Ciò facilita le ritorsioni e in ultima analisi riduce gli incentivi ad intraprendere azioni concorrenziali sul mercato e limita inoltre la cosiddetta concorrenza nascosta.

56. Anche le modalità di diffusione dei dati vanno prese in considerazione per valutare gli effetti sui mercati. Più sono le informazioni condivise con i clienti, meno esse rischiano di porre problemi. Al contrario, se la trasparenza del mercato aumenta ad esclusivo vantaggio dei fornitori, i clienti possono vedersi privati della possibilità di beneficiare dell'aumento della cosiddetta concorrenza nascosta.

([48]) Sentenza TACA, di cui alla nota 20, punto 1154.
([49]) Decisione 78/252/CEE della Commissione, del 23 dicembre 1977, causa IV/34.983 — Vegetable parchment (GU L 70 del 13.3.1978, pag. 54).
([50]) Decisione 92/157/CEE della Commissione, del 17 febbraio 1992, causa IV/31.370 — UK Agricultural Tractor Registration Exchange (GU L 68 del 13.3.1992, pag. 19), punto 50.
([51]) Decisione 98/4/CECA della Commissione, del 26 novembre 1997, causa IV/36.069 — Wirtschaftsvereiningung Stahl (GU L 1 del 3.1.1998, pag. 10), punto 17.

57. Nel trasporto marittimo di linea, l'andamento dei prezzi medi relativo al trasporto di un container per uso marittimo è indicato tramite un indice dei prezzi. È improbabile che un indice dei prezzi basato su dati sui prezzi opportunamente aggregati possa violare l'articolo 81, paragrafo 1, del trattato, a condizione che il livello di aggregazione sia tale che le informazioni non possano essere disaggregate, permettendo alle imprese di identificare, direttamente o indirettamente, le strategie concorrenziali dei loro concorrenti. Se l'indice dei prezzi riduce o elimina il margine di incertezza relativo al funzionamento del mercato, con conseguente riduzione della concorrenza tra imprese, vi è violazione dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato. Nel valutare il probabile effetto di un tale indice dei prezzi su un dato mercato rilevante, si dovrebbe tener conto del livello di aggregazione dei dati, della loro natura storica o recente e della frequenza di pubblicazione dell'indice. In generale, è importante valutare insieme tutti i singoli elementi dei sistemi di scambio delle informazioni al fine di tener conto delle potenziali interazioni, ad esempio tra lo scambio di dati sulla capacità e il volume da una parte e dell'indice dei prezzi dall'altra.

58. Uno scambio di informazioni tra vettori che ha effetti restrittivi sulla concorrenza può tuttavia generare efficienze, come ad esempio una migliore pianificazione degli investimenti e un impiego più efficiente della capacità. Tali efficienze dovranno essere concretizzate e trasferite sui clienti e dovranno compensare gli effetti anticoncorrenziali dello scambio di informazioni ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 3, del trattato. In tale contesto, va ricordato che una delle condizioni dell'articolo 81, paragrafo 3, è che i consumatori partecipino equamente ai benefici generati dall'accordo restrittivo. Se sono soddisfatte tutte quattro le condizioni cumulative di cui all'articolo 81, paragrafo 3, il divieto previsto dall'articolo 81, paragrafo 1, non si applica ([52]).

3.2.4. *Associazioni commerciali*

59. Nel settore dei trasporti marittimi di linea, come in qualsiasi altro settore, le discussioni e gli scambi possono avvenire in seno ad una associazione commerciale a condizione che questa non venga utilizzata come a) luogo di riunioni di cartello ([53]); b) struttura che adotta decisioni o raccomandazioni anticoncorrenziali destinate ai propri membri ([54]); ovvero c) un mezzo di scambio di informazioni che riduce o elimina il margine di incertezza relativo al funzionamento del mercato in questione, con conseguente restrizione della concorrenza tra imprese, che non soddisfa le condizioni di cui all'articolo 81, paragrafo 3 ([55]). Diverse sono le discussioni che si svolgono legittimamente nell'ambito delle associazioni commerciali, per esempio le discussioni relative alle norme tecniche ed ambientali.

3.3. **Accordi di pool nel settore del trasporto con navi da carico non regolari**

60. La forma più diffusa di cooperazione orizzontale nel settore del trasporto con navi da carico non regolari è il pool di trasporti marittimi. Non esiste un modello unico di pool, ma alcune caratteristiche sembrano essere comuni alla maggior parte dei pool presenti nei diversi segmenti di mercato.

61. Un tipico pool di trasporti marittimi riunisce un certo numero di navi simili ([56]) appartenenti a proprietari diversi, ma gestite da una sola amministrazione. Il gestore del pool è solitamente responsabile della gestione commerciale [e si occupa, per esempio, di commercializzazione in comune ([57]), negoziazione delle rate di nolo e centralizzazione delle entrate e dei costi delle traversate ([58])] e del funzionamento del pool (pianificazione dei movimenti delle navi e comunicazione delle istruzioni alle navi, nomina di

([52]) Linee direttrici sull'applicazione dell'articolo 81, paragrafo 3, di cui alla nota 7.
([53]) Decisione 2004/421/CECA della Commissione, del 16 dicembre 2003, causa COMP/36.240 — Industrial tubes (GU L 125 del 28.4.2004, pag. 50).
([54]) Decisione 82/896/CEE della Commissione, del 15 dicembre 1982 — IV/29.883 — AROW/BNIC (GU L 379 del 31.12.1982, pag. 1); decisione 96/438/CE della Commissione, del 5 giugno 1996, causa IV/34.983 — Fenex (GU L 181 del 20.7.1996, pag. 28).
([55]) Decisione 92/157/CEE (UK Agricultural Tractor Registration Exchange), di cui alla nota 50.
([56]) In questo modo, il pool riesce ad aggiudicarsi grossi contratti di noleggio, combinare diversi contratti di questo tipo e ridurre il numero di viaggi in zavorra grazie ad una programmazione accurata.
([57]) Per esempio, le navi del pool sono commercializzate nel quadro di una sola entità commerciale che offre soluzioni di trasporto indipendentemente dalla nave che assicurerà la traversata.
([58]) Per esempio, le entrate del pool sono raccolte dall'amministrazione centrale e i guadagni sono distribuiti ai partecipanti sulla base di un complesso sistema di ponderazione.

agenti nei porti, informazioni ai clienti, rilascio di fatture di carico, ordinazione di carburante, raccolta delle entrate delle navi e ridistribuzione secondo una ponderazione predefinita, ecc.). Il gestore del pool agisce spesso sotto la supervisione di un comitato esecutivo in cui sono rappresentati i proprietari delle navi. La funzionalità tecnica delle navi è solitamente di competenza dei proprietari (sicurezza, equipaggio, riparazioni, manutenzione, ecc.). Sebbene commercializzino i servizi in comune, i membri del pool effettuano servizi i servizi individualmente.

62. Tale descrizione evidenzia che l'aspetto fondamentale dei pool di trasporto marittimo standard è la vendita in comune associata ad elementi di produzione in comune. Gli orientamenti in materia di vendita in comune, come variante di un accordo di commercializzazione in comune, e di produzione in comune, di cui alle linee direttrici sull'applicabilità dell'articolo 81 del trattato agli accordi di cooperazione orizzontale ([59]), risultano pertanto pertinenti. Vista la varietà delle caratteristiche dei pool, per determinare, facendo riferimento al suo centro di gravità ([60]), se rientra nel campo di applicazione dell'articolo 81, paragrafo 1, e, in caso affermativo, se soddisfa le quattro condizioni cumulative di cui all'articolo 81, paragrafo 3, ogni pool deve essere esaminato individualmente.

63. I pool che rientrano nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio ([61]) in quanto costituiti come imprese comuni che esercitano stabilmente tutte le funzioni di un'entità economica autonoma [le cosiddette imprese comuni a pieno titolo, cfr. articolo 3, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 139/2004] non sono direttamente interessati dalle modifiche introdotte dal regolamento (CE) n. 1419/2006 e non vengono trattati in questa sede. Indicazioni in materia si possono trovare anche nella comunicazione consolidata sui criteri di competenza giurisdizionale della Commissione sul regolamento (CE) n. 139/2004 relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese ([62]). Nella misura in cui tali pool hanno come obiettivo o effetto il coordinamento del comportamento concorrenziale delle imprese che li compongono, tale coordinamento sarà valutato alla luce dei criteri di cui all'articolo 81, paragrafi 1 e 3, del trattato, al fine di stabilire se l'operazione è compatibile con il mercato comune oppure no ([63]).

3.3.1. *Pool che non rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato*

64. Gli accordi di pool non rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato se i partecipanti al pool non sono concorrenti effettivi o potenziali. Ciò avviene per esempio se due o più proprietari di navi creano un pool di trasporti marittimi allo scopo di ottenere ed eseguire contratti di noleggio di navi che non potrebbero ottenere o eseguire come singoli operatori. Tale conclusione non è smentita dai casi in cui tali pool trasportano occasionalmente altre merci che rappresentano una porzione limitata del volume complessivo.

65. I pool le cui attività non incidono sui parametri pertinenti della concorrenza in quanto sono di importanza minore e/o non hanno ripercussioni sensibili sugli scambi tra Stati membri ([64]) non rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato.

3.3.2. *Pool che generalmente rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato*

66. Gli accordi di pool tra concorrenti che riguardano soltanto la vendita in comune hanno tipicamente come oggetto ed effetto il coordinamento delle politiche dei prezzi adottate dai concorrenti in questione ([65]).

([59]) Rispettivamente alla sezione 5 e 3 delle linee direttrici, citate alla nota 6.
([60]) Linee direttrici sugli accordi di cooperazione orizzontale, di cui alla nota 6, punto 12.
([61]) Regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese (il regolamento comunitario sulle concentrazioni) (GU L 24 del 29.1.2004, pag. 1).
([62]) GU C 95 del 16.4.2008, pag. 1.
([63]) Articolo 2, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio.
([64]) Comunicazione della Commissione relativa agli accordi di importanza minore che non determinano restrizioni sensibili della concorrenza ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato (GU C 368 del 22.12.2001, pag. 13) e linee direttrici sulla nozione di pregiudizio al commercio, di cui alla nota 13.
([65]) Linee direttrici sugli accordi di cooperazione orizzontale, di cui alla nota 6, punto 5. Le attività degli agenti marittimi indipendenti che «sistemano una nave» non rientrano in questa categoria.

3.3.3. *Pool che generalmente rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato*

67. Se il pool non si pone come obiettivo la restrizione della concorrenza, è necessario procedere ad un'analisi della sua incidenza sul mercato interessato. Gli accordi rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato quando possono verosimilmente esercitare un'incidenza negativa sensibile sui parametri della concorrenza nel mercato, quali prezzi, costi, differenziazione dei servizi, qualità dei servizi, e innovazione. Gli accordi possono produrre tali effetti quando riducono sensibilmente la rivalità tra le parti dell'accordo o tra queste e terzi ([66]).

68. Alcuni pool di trasporto con navi da carico non regolari non svolgono attività di vendita comune, ma implicano un certo livello di coordinamento relativo ai parametri della concorrenza (per esempio, programmazione comune o acquisti in comune). Tali casi rientrano nell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato esclusivamente se le parti che hanno sottoscritto l'accordo detengono un certo grado di potere di mercato ([67]).

69. La capacità del pool di produrre sensibili effetti negativi sul mercato dipende dal contesto economico, tenuto conto del potere di mercato combinato delle parti e della natura dell'accordo, unitamente ad altri fattori strutturali che caratterizzano il mercato rilevante. È inoltre necessario valutare se l'accordo di pool ha ripercussioni sul comportamento delle parti nei mercati vicini strettamente legati al mercato che subisce direttamente le conseguenze della cooperazione ([68]). Ciò può verificarsi per esempio se il mercato in cui opera il pool è il mercato del trasporto di prodotti forestali su navi speciali a forma di parallelepipedo (mercato A) e i membri del pool gestiscono anche navi che operano nel mercato del trasporto di rinfuse solide (mercato B).

70. Per quanto riguarda i fattori strutturali del mercato rilevante, se il pool detiene una quota di mercato bassa, è improbabile che esso produca effetti restrittivi. Anche la concentrazione del mercato, la posizione e il numero dei concorrenti, la stabilità nel tempo delle quote di mercato, l'appartenenza a più pool, la presenza di barriere all'ingresso del mercato e le probabilità di altri ingressi, la trasparenza del mercato, il potere di contrattazione degli utenti dei servizi di trasporto e la natura dei servizi (ad esempio, servizi omogenei o differenziati) vanno presi in considerazione come ulteriori elementi utili a valutare l'incidenza di un determinato pool sul mercato rilevante.

71. Per quanto riguarda la natura dell'accordo, è opportuno tenere conto delle clausole che hanno un'incidenza sul comportamento concorrenziale del pool o dei suoi membri, per esempio le clausole che vietano ai membri di operare sullo stesso mercato al di fuori del pool (clausole di non concorrenza), i periodi di blocco e i termini di preavviso (clausole di uscita) e gli scambi di informazioni commerciali sensibili. Inoltre, va tenuto conto di tutti i possibili legami esistenti tra i pool, a livello di gestione o di membri, nonché di condivisione di costi e entrate.

3.3.4. *Applicabilità dell'articolo 81, paragrafo 3, del trattato*

72. Se i pool rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato, le imprese coinvolte devono assicurarsi di soddisfare le quattro condizioni cumulative di cui all'articolo 81, paragrafo 3 ([69]). L'articolo 81, paragrafo 3, non esclude a priori certi tipi di accordi dal suo campo di applicazione. In linea di principio, tutti gli accordi restrittivi che soddisfano le quattro condizioni di cui all'articolo 81, paragrafo 3, possono beneficiare della deroga. Tale analisi si basa su una scala variabile: maggiore è la restrizione della concorrenza riscontrata ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 1, maggiori devono essere gli incrementi di efficienza e il trasferimento agli utilizzatori.

73. Spetta alle imprese coinvolte dimostrare che il pool migliora i servizi di trasporto o promuove il progresso tecnico o economico tramite incrementi di efficienza. Gli incrementi di efficienza non possono consistere nel risparmio sui costi che sono parte integrante della riduzione della concorrenza, ma devono risultare dall'integrazione di attività economiche.

([66]) Linee direttrici sull'applicazione dell'articolo 81, paragrafo 3, di cui alla nota 7.
([67]) Linee direttrici sugli accordi di cooperazione orizzontale, di cui alla nota 6, punto 149.
([68]) Linee direttrici sugli accordi di cooperazione orizzontale, di cui alla nota 6, punto 142.
([69]) Linee direttrici sull'applicazione dell'articolo 81, paragrafo 3, di cui alla nota 7.

74. Gli incrementi di efficienza resi possibili dai pool possono per esempio derivare dal miglioramento dei tassi di utilizzo e delle economie di scala. I pool di trasporto con navi da carico non regolari prevedono solitamente la pianificazione in comune dei movimenti delle navi, allo scopo di ripartire le flotte geograficamente. Tale ripartizione può ridurre il numero dei viaggi in zavorra, con possibile miglioramento dell'utilizzo della capacità complessiva da parte del pool e conseguenti economie di scala.

75. Agli utilizzatori deve essere riservata una congrua parte delle efficienze che ne derivano. Ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 3, del trattato, è necessario prendere in considerazione il carattere favorevole degli effetti sull'insieme dei consumatori nei mercati rilevanti, e non l'impatto su ciascun membro di tale categoria di consumatori ([70]). Il trasferimento dei benefici deve almeno compensare gli utilizzatori degli effetti negativi, effettivi o possibili, determinati nei loro confronti dalla restrizione della concorrenza constatata ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 1 ([71]). Per valutare la probabilità del trasferimento, è necessario prendere in considerazione in questo contesto anche la struttura del mercato dei trasporti con navi da carico non regolari e l'elasticità della domanda.

76. Il pool non deve imporre restrizioni non indispensabili al raggiungimento delle efficienze. A fini di verifica, è necessario esaminare se le parti avrebbero potuto ottenuto gli incrementi di efficienza da sole. Nell'effettuare tale valutazione, è importante considerare, tra l'altro, la dimensione minima efficiente per fornire vari tipi di servizi nel settore del trasporto con navi da carico non regolari. Inoltre, ogni clausola restrittiva inserita in un accordo di pool deve risultare ragionevolmente necessaria ad ottenere i presunti incrementi di efficienza. Le clausole restrittive possono essere giustificate per un periodo di lunga durata, per l'intera durata di vita del pool o per un periodo transitorio.

77. Infine, l'accordo non deve dare alle parti interessate la possibilità di eliminare la concorrenza per una parte sostanziale dei prodotti o dei servizi di cui trattasi.

([70]) Sentenza relativa alla causa Asnef-Equifax/Ausbanc, di cui alla nota 38, punto 70.
([71]) Linee direttrici sull'applicazione dell'articolo 81, paragrafo 3, di cui alla nota 7, paragrafo 24.

Estratto delle decisioni comunitarie in materia di autorizzazioni all'immissione in commercio dei medicinali dal 1º agosto 2008 al 31 agosto 2008

[Pubblicazione a norma dell'articolo 13 o dell'articolo 38 del regolamento (CE) n. 726/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio [1]*]*

(2008/C 245/03)

— Rilascio di un'autorizzazione all'immissione in commercio [articolo 13 del regolamento (CE) n. 726/2004]: Accettazione

Data della decisione	Nome del medicinale	DCI (Denominazione comune internazionale)	Titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio	N. di iscrizione nel registro comunitario	Forma farmaceutica	ATC (Classificazione anatomico terapeutica)	Data della notifica
28.8.2008	INTELENCE	Etravirina	Janssen-Cilag International NV Turnhoutseweg, 30 B-2340 Beerse	EU/1/08/468/001	Compresse	(Non applicabile)	1.9.2008
29.8.2008	Vimpat	Lacosamide	UCB S.A. Allée de la Recherche, 60/Researchdreef, 60 B-1070 Bruxelles/B-1070 Brussel	EU/1/08/470/001-013 EU/1/08/470/014-015 EU/1/08/470/016	Compresse rivestite con film Sciroppo Soluzione per infusione	N03AX18	2.9.2008

[1] GU L 136 del 30.4.2004, pag. 1.

— **Modifica di un'autorizzazione all'immissione in commercio [articolo 13 del regolamento (CE) n. 726/2004]: Accettazione**

Data della decisione	Nome del medicinale	Titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio	N. di iscrizione nel registro comunitario	Data della notifica
4.8.2008	Neupro	Schwarz Pharma Ltd Shannon Industrial Estate Co.Clare Ireland	EU/1/05/331/001-037	6.8.2008
8.8.2008	Champix	Pfizer Ltd Ramsgate Road Sandwich Kent CT 13 9NJ United Kingdom	EU/1/06/360/001-012	12.8.2008
8.8.2008	Vectibix	Amgen Europe B.V. Minervum 7061 4817 ZK Breda Nederland	EU/1/07/423/001-003	12.8.2008
8.8.2008	Infanrix hexa	GlaxoSmithKline Biologicals s.a. rue de l'Institut 89 B-1330 Rixensart	EU/1/00/152/001-018	12.8.2008
8.8.2008	Evista	Eli Lilly Nederland B.V. Grootslag 1-5 3991 RA Houten Nederland	EU/1/98/073/001-004	12.8.2008
8.8.2008	Avandamet	SmithKline Beecham plc 980 Great West Road Brentford Middlesex TW8 9GS United Kingdom	EU/1/03/258/001-022	12.8.2008
11.8.2008	Optruma	Eli Lilly Nederland B.V. Grootslag 1-5 3991 RA Houten Nederland	EU/1/98/074/001-004	13.8.2008
13.8.2008	Silapo	STADA Arzneimittel AG Stadastrasse 2-18 D-61118 Bad Vilbel	EU/1/07/432/001-022	15.8.2008
13.8.2008	Retacrit	HOSPIRA Enterprises B.V. Taurusavenue 19-21b 2132 LS Hoofddorp Nederland	EU/1/07/431/001-019	15.8.2008
13.8.2008	Humira	Abbott Laboratories Ltd Queenborough Kent ME11 5EL United Kingdom	EU/1/03/256/001-010	15.8.2008
13.8.2008	Hepsera	Gilead Sciences International Limited Cambridge CB21 6GT United Kingdom	EU/1/03/251/001-002	15.8.2008
13.8.2008	Infanrix penta	GlaxoSmithKline Biologicals s.a. rue de l'Institut 89 B-1330 Rixensart	EU/1/00/153/001-010	18.8.2008
13.8.2008	Cervarix	GlaxoSmithKline Biologicals s.a. rue de l'Institut 89 B-1330 Rixensart	EU/1/07/419/001-009	18.8.2008

Data della decisione	Nome del medicinale	Titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio	N. di iscrizione nel registro comunitario	Data della notifica
22.8.2008	Evista	DAIICHI SANKYO EUROPE GmbH Zielstattstrasse 48 D-81379 München Eli Lilly Nederland B.V. Grootslag 1-5 3991 RA Houten Nederland	EU/1/98/073/001-004	26.8.2008
22.8.2008	Kaletra	Abbott Laboratories Ltd Queenborough Kent ME11 5EL United Kingdom	EU/1/01/172/001-006	26.8.2008
22.8.2008	Baraclude	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG Uxbridge Business Park Sanderson Road Uxbridge UB8 1DH United Kingdom	EU/1/06/343/001-007	26.8.2008
22.8.2008	SUTENT	Pfizer Ltd Ramsgate Road Sandwich Kent CT 13 9NJ United Kingdom	EU/1/06/347/001-006	26.8.2008
22.8.2008	Fosavance	Merck Sharp & Dohme Ltd Hertford Road Hoddesdon Hertfordshire EN11 9BU United Kingdom	EU/1/05/310/001-009	26.8.2008
22.8.2008	Zalasta	KRKA d.d. Šmarješka cesta 6 SLO-8501 Novo mesto	EU/1/07/415/001-056	26.8.2008
22.8.2008	Arixtra	Glaxo Group Ltd Greenford Road Greenford Middlesex UB6 0NN United Kingdom	EU/1/02/206/001-035	26.8.2008
22.8.2008	Revlimid	Celgene Europe Limited Morgan House Madeira Walk Windsor Berkshire SL4 1EP United Kingdom	EU/1/07/391/001-004	26.8.2008
25.8.2008	Abilify	Otsuka Pharmaceutical Europe Ltd Hunton House Highbridge Business Park Oxford Road Uxbridge Middlesex UB8 1HU United Kingdom	EU/1/04/276/001-020 EU/1/04/276/024-036	27.8.2008
25.8.2008	TARGRETIN	Eisai Limited 3 Shortlands London W6 8EE United Kingdom	EU/1/01/178/001	27.8.2008
25.8.2008	Emselex	Novartis Europharm Limited Wimblehurst Road Horsham West Sussex RH12 5AB United Kingdom	EU/1/04/294/001-028	27.8.2008

Data della decisione	Nome del medicinale	Titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio	N. di iscrizione nel registro comunitario	Data della notifica
25.8.2008	Sifrol	Boehringer Ingelheim International GmbH Binger Straße 173 D-55216 Ingelheim am Rhein	EU/1/97/050/001-006 EU/1/97/050/009-012	27.8.2008
25.8.2008	Humira	Abbott Laboratories Ltd Queenborough Kent ME11 5EL United Kingdom	EU/1/03/256/001-010	27.8.2008
25.8.2008	Revatio	Pfizer Limited Sandwich Kent CT13 9NJ United Kingdom	EU/1/05/318/001	27.8.2008
25.8.2008	Prialt	Eisai Limited 3 Shortlands London W6 8EE United Kingdom	EU/1/04/302/001-004	27.8.2008
25.8.2008	NovoSeven	Novo Nordisk A/S Novo Allé DK-2880 Bagsværd	EU/1/96/006/001-006	27.8.2008
26.8.2008	Viagra	Pfizer Limited Sandwich Kent CT13 9NJ United Kingdom	EU/1/98/077/002-004 EU/1/98/077/006-008 EU/1/98/077/010-019	28.8.2008
28.8.2008	Rasilez	Novartis Europharm Limited Wimblehurst Road Horsham West Sussex RH12 5AB United Kingdom	EU/1/07/405/001-020	1.9.2008
28.8.2008	Tekturna	Novartis Europharm Limited Wimblehurst Road Horsham West Sussex RH12 5AB United Kingdom	EU/1/07/408/001-020	1.9.2008
28.8.2008	Raptiva	Serono Europe Limited 56 Marsh Wall London E14 9TP United Kingdom	EU/1/04/291/001-003	1.9.2008
28.8.2008	ISENTRESS	Merck Sharp & Dohme Limited Hertford Road Hoddesdon Hertfordshire EN11 9BU United Kingdom	EU/1/07/436/001-002	1.9.2008
28.8.2008	Enviage	Novartis Europharm Limited Wimblehurst Road Horsham West Sussex RH12 5AB United Kingdom	EU/1/07/406/001-020	1.9.2008
28.8.2008	Sprimeo	Novartis Europharm Limited Wimblehurst Road Horsham West Sussex RH12 5AB United Kingdom	EU/1/07/407/001-020	1.9.2008

Data della decisione	Nome del medicinale	Titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio	N. di iscrizione nel registro comunitario	Data della notifica
28.8.2008	Riprazo	Novartis Europharm Limited Wimblehurst Road Horsham West Sussex RH12 5AB United Kingdom	EU/1/07/409/001-020	1.9.2008
29.8.2008	Avastin	Roche Registration Limited 6 Falcon Way Shire Park Welwyn Garden City AL7 1TW United Kingdom	EU/1/04/300/001-002	2.9.2008
29.8.2008	Nespo	Dompé Biotec S.p.A. Via San Martino, 12 I-20122 Milano	EU/1/01/184/001-073	2.9.2008
29.8.2008	Enbrel	Wyeth Europa Limited Huntercombe Lane South Taplow Maidenhead Berkshire SL6 0PH United Kingdom	EU/1/99/126/001-018	1.9.2008
29.8.2008	Velcade	Janssen-Cilag International NV Turnhoutseweg, 30 B-2340 Beerse	EU/1/04/274/001-002	2.9.2009
29.8.2008	Humira	Abbott Laboratories Ltd Queenborough Kent ME11 5EL United Kingdom	EU/1/03/256/001-010	2.9.2009
29.8.2008	Prezista	Janssen-Cilag International NV Turnhoutseweg, 30 B-2340 Beerse	EU/1/06/380/001	2.9.2009
29.8.2008	Truvada	Gilead Sciences International Limited Cambridge CB21 6GT United Kingdom	EU/1/04/305/001-002	2.9.2009
29.8.2008	Neupro	Schwarz Pharma Ltd Shannon Industrial Estate Co.Clare Ireland	EU/1/05/331/038-055	2.9.2009
29.8.2008	Neupro	Schwarz Pharma Ltd Shannon Industrial Estate Co.Clare Ireland	EU/1/05/331/001-055	2.9.2009

— **Revoca di un'autorizzazione all'immissione in commercio [articolo 13 del regolamento (CE) n. 726/2004]**

Data della decisione	Nome del medicinale	Titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio	N. di iscrizione nel registro comunitario	Data della notifica
22.8.2008	Protopy	Astellas Pharma GmbH Neumarkter Str. 61 D-81673 München	EU/1/02/202/001-006	26.8.2008
28.8.2008	Quintanrix	GlaxoSmithKline Biologicals s.a. rue de l'Institut 89 B-1330 Rixensart	EU/1/04/301/001-005	1.9.2008

— **Modifica di un'autorizzazione all'immissione in commercio [articolo 38 del regolamento (CE) n. 726/2004]: Accettazione**

Data della decisione	Nome del medicinale	Titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio	N. di iscrizione nel registro comunitario	Data della notifica
13.8.2008	Dexdomitor	Orion Corporation Orionintie 1 FI-02200 Espoo	EU/2/02/033/001-002	15.8.2008
22.8.2008	Suvaxyn Aujeszky	Fort Dodge Animal Health Holland C.J. van Houtenlaan 36 1381 CP Weesp Nederland	EU/2/98/009/001-006	26.8.2008
25.8.2008	Zubrin	Schering-Plough Limited Schering-Plough House Shire Park Welwyn Garden City Hertfordshire AL7 1TW United Kingdom	EU/2/00/028/002-008	27.8.2008
25.8.2008	Circovac	Merial 29, Avenue Tony Garnier F-69007 Lyon	EU/2/07/075/001-004	27.8.2008
25.8.2008	Profender	Bayer HealthCare AG D-51368 Leverkusen	EU/2/05/054/018-031	27.8.2008

Gli interessati possono richiedere comunicazione della relazione pubblica di valutazione dei medicinali in questione e delle relative decisioni rivolgendosi a:

Agenzia europea per i medicinali
7 Westferry Circus
Canary Wharf
London E14 4HB
United Kingdom

Estratto delle decisioni comunitarie in materia di autorizzazioni all'immissione in commercio dei medicinali dal 1º agosto 2008 al 31 agosto 2008

[Decisione/i presa/e in virtù dell'articolo 34 della direttiva 2001/83/CE del Parlamento europeo e del Consiglio [1] *o dell'articolo 38 della direttiva 2001/82/CE del Parlamento europeo e del Consiglio* [2]*]*

(2008/C 245/04)

— **Sospensione di un'autorizzazione nazionale di immissione sul mercato**

Data della decisione	Nome/i del/i medicinale/i	Titolare/i dell'autorizzazione all'immissione in commercio	Stato membro interessato	Data della notifica
13.8.2008	Coxtral gel	Riferirsi all'allegato I	Riferirsi all'allegato I	18.9.2008

[1] GU L 311 del 28.11.2001, pag. 67.
[2] GU L 311 del 28.11.2001, pag. 1.

ALLEGATO I

ELENCO DEI NOMI, DELLA FORMA FARMACEUTICA, DEL DOSAGGIO DEI MEDICINALI, DELLA VIA DI SOMMINISTRAZIONE, DEI RICHIEDENTI/DEL TITOLARE DELL'AUTORIZZAZIONE ALL'IMMISSIONE IN COMMERCIO NEGLI STATI MEMBRI

Stato membro	Titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio	Richiedente	Nome	Dosaggio	Forma farmaceutica	Via di somministrazione	Contenuto (Concentrazione)
Repubblica ceca	Zentiva a. s. U Kabelovny 130 Dolní Měcholupy CZ-102 37 Praha 10		Coxtral Gel	30 mg/g	Gel	Uso cutaneo	30 mg/g
Estonia		Zentiva a. s. U Kabelovny 130 Dolní Měcholupy CZ-102 37 Praha 10	Coxtral Gel	30 mg/g	Gel	Uso cutaneo	30 mg/g
Ungheria		Zentiva a. s. U Kabelovny 130 Dolní Měcholupy CZ-102 37 Praha 10	Coxtral Gel	30 mg/g	Gel	Uso cutaneo	30 mg/g
Lituania		Zentiva a. s. U Kabelovny 130 Dolní Měcholupy CZ-102 37 Praha 10	Coxtral Gel	30 mg/g	Gel	Uso cutaneo	30 mg/g
Lettonia		Zentiva a. s. U Kabelovny 130 Dolní Měcholupy CZ-102 37 Praha 10	Coxtral Gel	30 mg/g	Gel	Uso cutaneo	30 mg/g
Polonia		Zentiva a. s. U Kabelovny 130 Dolní Měcholupy CZ-102 37 Praha 10	Coxtral Gel	30 mg/g	Gel	Uso cutaneo	30 mg/g
Slovacchia		Zentiva a. s. U Kabelovny 130 Dolní Měcholupy CZ-102 37 Praha 10	Coxtral Gel	30 mg/g	Gel	Uso cutaneo	30 mg/g

V

(Avvisi)

PROCEDIMENTI AMMINISTRATIVI

COMMISSIONE

Invito a manifestare interesse a far parte della struttura consultiva di comitati scientifici e della banca dati di esperti per la valutazione scientifica dei rischi

(2008/C 245/05)

Il presente invito si rivolge agli esperti in campo scientifico che intendano far parte della struttura consultiva della Commissione europea nei settori della sicurezza dei consumatori, della sanità pubblica e dell'ambiente. La struttura consultiva di comitati scientifici ed esperti è stata istituita dalla decisione 2008/721/CE della Commissione, disponibile sul seguente sito:

http://ec.europa.eu/health/ph_risk/committees/call_expression_en.htm

La struttura consultiva per la valutazione scientifica dei rischi nei settori della sicurezza dei consumatori, della sanità pubblica e dell'ambiente comprende:

a) il comitato scientifico della sicurezza dei consumatori (di seguito «CSSC»);

b) il comitato scientifico dei rischi sanitari ed ambientali (di seguito «CSRSA»);

c) il comitato scientifico dei rischi sanitari emergenti e recentemente identificati (di seguito «CSRSERI»);

d) un pool di consulenti scientifici sulla valutazione dei rischi (di seguito «il pool») con il compito di fornire supporto alle attività dei comitati scientifici.

Il ruolo dei comitati scientifici e del pool è quello di fornire alla Commissione, su richiesta, una consulenza scientifica indipendente di alta qualità in merito a questioni non alimentari riguardanti la sicurezza dei consumatori, i rischi per la sanità pubblica o l'ambiente. I comitati segnalano inoltre all'attenzione della Commissione i problemi specifici o emergenti di loro competenza. I lavori della struttura consultiva si basano sui principi di eccellenza, indipendenza e trasparenza.

Parallelamente, la Commissione intende istituire una banca dati di esperti allo scopo di facilitare l'accesso a un'ampia gamma di competenze per sostenere i lavori della struttura consultiva.

Composizione e competenze della struttura consultiva

Il CSSC, il CSRSA e il CSRSERI sono composti ciascuno da non più di 17 membri e possono associare, di propria iniziativa, fino a 5 consulenti scientifici del pool per collaborare alle attività del comitato su questioni specifiche. I membri associati partecipano alle attività e alle delibere sull'argomento in esame con le stesse funzioni, le stesse responsabilità e gli stessi diritti dei membri del comitato. I membri del pool possono anche essere invitati dalla Commissione a sostituire permanentemente i membri dei comitati scientifici che si sono dimessi o il cui mandato è scaduto. Essi possono partecipare alle attività dei diversi gruppi di lavoro, alla formulazione di pareri rapidi richiesti dalla Commissione o a seminari tematici/riunioni scientifiche. Il numero di consulenti scientifici del pool è deciso in qualunque momento dalla Commissione sulla base delle sue esigenze di consulenza scientifica.

I membri della struttura consultiva sono nominati dalla Commissione in base alle loro competenze in uno o più settori e, insieme, coprono la più ampia gamma possibile di discipline. I settori di competenza sono stabiliti nell'allegato I della decisione 2008/721/CE.

I membri dei comitati scientifici hanno un mandato di tre anni e non possono essere nominati per più di tre mandati consecutivi. Essi restano in carica fino alla loro sostituzione o fino al rinnovo del mandato. I consulenti scientifici del pool sono nominati per un periodo di cinque anni e la loro nomina può essere rinnovata.

I candidati possono chiedere di essere inclusi nella banca dati di esperti esterni in materia di valutazione dei rischi per la salute, la sicurezza e l'ambiente. L'opzione della banca dati è indicata nel modulo di candidatura. Le candidature presentate unicamente per la banca dati saranno ammesse in via continuativa.

Questi esperti esterni possono essere invitati, di volta in volta, a partecipare ai lavori dei comitati scientifici su questioni specifiche, come membri di gruppi di lavoro o in occasione di audizioni e seminari. I dieci anni di esperienza sotto menzionati per i membri dei comitati scientifici e del pool non sono richiesti in questo caso.

In generale, gli esperti scientifici interessati possono presentare la loro candidatura per far parte: i) dei comitati scientifici; e/o ii) del pool; e/o iii) della banca dati di esperti esterni.

Ammissibilità

I candidati devono possedere:

— un diploma universitario in un campo scientifico pertinente, preferibilmente di livello post-universitario,

— almeno dieci anni di esperienza professionale (non richiesta per le candidature presentate unicamente per la banca dati),

— una buona conoscenza della lingua inglese.

Il presente invito a manifestare interesse è aperto a esperti scientifici dell'UE e dei paesi terzi.

Criteri di selezione

Sarà data la precedenza ai candidati in possesso di:

— esperienza professionale pertinente applicabile ai settori di competenza dei comitati elencati nell'allegato I della decisione 2008/721/CE,

— esperienza nella valutazione dei rischi e/o nella consulenza scientifica, in particolare nei settori attinenti alla sicurezza dei consumatori, alla sanità pubblica e all'ambiente,

— capacità di analisi: analisi di informazioni e questioni complesse ed esame di pubblicazioni e di lavori scientifici,

— comprovata preparazione scientifica di eccellente livello in uno o, preferibilmente, più campi attinenti al settore di competenza del/i comitato/i scientifico/i cui si riferisce la candidatura,

— esperienza professionale in un ambiente multidisciplinare e internazionale,

— capacità manageriali/organizzative, in particolare per quanto riguarda la presidenza e l'organizzazione di gruppi di lavoro.

Procedura di selezione

La procedura di selezione si svolgerà in tre fasi:

i) verifica dell'ammissibilità delle candidature;

ii) valutazione comparativa e definizione di un elenco dei candidati più idonei; e

iii) nomina dei membri dei comitati scientifici e del pool sulla base dell'elenco.

Le giurie saranno composte da rappresentanti dei servizi della Commissione responsabili delle politiche e normative nei settori della sicurezza dei consumatori e dei prodotti, della sanità pubblica, dell'ambiente e della ricerca scientifica. Saranno presiedute da uno o più esperti scientifici indipendenti di alto livello nominati esternamente. Ciascuna manifestazione di interesse sarà valutata singolarmente in base ai criteri di selezione da almeno due membri della giuria. Nella procedura di selezione, la Commissione terrà conto dei seguenti elementi: esperienza e preparazione scientifica; indipendenza (possibili conflitti di interesse); rappresentanza di diverse regioni geografiche ed equilibrio tra uomini e donne.

Nomina dei membri

La Commissione nomina i membri dei comitati scientifici e del pool sulla base di un elenco di candidati definito dalle giurie. Nessun membro può essere nominato in più di un comitato. La Commissione può nominare un candidato in un comitato diverso da quello per cui ha presentato domanda, nel caso in cui tale comitato richieda le sue competenze e a condizione che egli lo accetti. Gli esperti scientifici non nominati in uno dei comitati scientifici o nel pool di consulenti sono inseriti nella banca dati di esperti esterni.

I nominativi dei membri nominati della struttura consultiva sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* e sul sito Internet della Commissione europea.

Indipendenza

I membri della struttura consultiva sono nominati a titolo personale. I candidati devono accludere una dichiarazione di impegno ad agire indipendentemente da influenze esterne e una dichiarazione relativa agli interessi che possono essere ritenuti pregiudizievoli alla loro indipendenza. Essi dovranno confermare che, in caso di nomina, accettano di presentare annualmente una dichiarazione di interesse che sarà resa pubblica.

Carico di lavoro e indennità

I candidati devono essere disposti a partecipare a riunioni periodiche, a contribuire attivamente a discussioni scientifiche, ad esaminare documenti e a fare osservazioni durante le riunioni dei comitati e dei loro gruppi di lavoro, a partecipare a seminari e audizioni su invito e ad assumere le funzioni di «presidente» e/o «relatore» di gruppi di lavoro, su base ad hoc. La maggior parte dei documenti di lavoro è redatta in inglese e anche le riunioni si svolgono in inglese. I candidati devono tener presente che le riunioni richiedono generalmente un lavoro preparatorio. Si prevede che ciascun comitato scientifico debba riunirsi in seduta plenaria tra cinque e dieci volte all'anno. I membri partecipanti a gruppi di lavoro devono assistere a un maggior numero di riunioni. I candidati devono essere disposti ad utilizzare strumenti elettronici per la gestione e lo scambio dei documenti.

I membri della struttura consultiva e gli esperti esterni avranno diritto a un'indennità per la partecipazione alle riunioni dei comitati e per i servizi prestati in qualità di relatore per una questione specifica. Le indennità sono indicate nell'allegato III della decisione 2008/721/CE. I membri avranno anche diritto al rimborso delle spese di viaggio e di soggiorno, in conformità alle norme stabilite dalla Commissione.

Modalità di presentazione delle candidature

A partire dal 20 settembre 2008, o poco dopo, gli esperti scientifici possono compilare e inviare il modulo di candidatura online, a cui dovranno essere allegati un curriculum vitae e un elenco delle pubblicazioni. Il modulo di candidatura richiede l'utilizzo di *Adobe Acrobat Reader 9.0*, che può essere scaricato sul sito:

http://www.adobe.com/products/acrobat/readstep2.html

L'avviso della procedura di candidatura e il relativo modulo sono disponibili sul seguente sito:

http://ec.europa.eu/health/ph_risk/committees/call_expression_en.htm

Il termine di presentazione delle candidature alla struttura consultiva è il **31 ottobre 2008**. Saranno prese in considerazione solo le candidature presentate via Internet.

L'iscrizione nella banca dati di esperti sarà aperta permanentemente (non è fissato alcun termine). Gli iscritti nella banca dati dovranno aggiornare ogni due anni le informazioni richieste.

Sono considerate ammissibili solo le candidature comprendenti:

— il modulo di candidatura obbligatorio compilato,

— un curriculum vitae, preferibilmente non superiore a tre pagine (allegato al modulo di candidatura),

— un elenco delle pubblicazioni scientifiche del candidato (allegato al modulo di candidatura),

— una dichiarazione di interessi redatta con esattezza (compresa nel modulo di candidatura).

I documenti giustificativi potranno essere richiesti successivamente. Tutte le manifestazioni di interesse saranno trattate nel rispetto della riservatezza. La Commissione comunicherà ai candidati i risultati delle procedure di selezione il più presto possibile.

PROCEDIMENTI RELATIVI ALL'ATTUAZIONE DELLA POLITICA DELLA CONCORRENZA

COMMISSIONE

Notifica preventiva di una concentrazione

(Caso COMP/M.5251 — System Capital Management-Energies/Metinvest)

Caso ammissibile alla procedura semplificata

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2008/C 245/06)

1. In data 17 settembre 2008, è pervenuta alla Commissione la notifica di un progetto di concentrazione in conformità dell'articolo 4 e a seguito di un rinvio ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio ([1]). Con tale operazione le imprese System Capital Management Limited («SCM», Cipro) e Energees Investments Limited («Energees», Cipro), appartenenti al gruppo SMART, acquisiscono, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del succitato regolamento, il controllo comune delle imprese Metinvest BV («MIBV», Paesi Bassi) e delle sue controllate Makeeva Metallurgical Plant («MMZ», Ucraina) e Promet Steel JSC («Promet», Bulgaria) mediante acquisto di quote.

2. Le attività svolte dalle imprese interessate sono le seguenti:

— per SCM: produzione di metalli e carbone,

— per Energees: produzione di acciaio,

— per MIBV: estrazione di carbone e di minerali di ferro, produzione di prodotti semilavorati e prodotti finiti in acciaio,

— per MMZ: produzione e vendita di materiali a base di acciaio grezzo e fabbricazione di prodotti a valle nel settore dell'acciaio,

— per Promet: produzione di prodotti a valle nel settore dell'acciaio.

3. A seguito di un esame preliminare la Commissione ritiene che la concentrazione notificata possa rientrare nel campo d'applicazione del regolamento (CE) n. 139/2004. Tuttavia, si riserva la decisione definitiva a riguardo. Si rileva che, ai sensi della comunicazione della Commissione concernente una procedura semplificata per l'esame di determinate concentrazioni a norma del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio ([2]), il presente caso potrebbe soddisfare le condizioni per l'applicazione della procedura di cui alla comunicazione stessa.

4. La Commissione invita i terzi interessati a presentare eventuali osservazioni sulla concentrazione proposta.

Le osservazioni devono pervenire alla Commissione entro dieci giorni dalla data di pubblicazione della presente comunicazione. Le osservazioni possono essere trasmesse alla Commissione per fax [(32-2) 296 43 01 o 296 72 44] o per posta, indicando il riferimento COMP/M.5251 — System Capital Management-Energies/Metinvest, al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale della Concorrenza
Protocollo Concentrazioni
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel

([1]) GU L 24 del 29.1.2004, pag. 1.
([2]) GU C 56 del 5.3.2005, pag. 32.

Notifica preventiva di una concentrazione

(Caso COMP/M.5178 — OEP/Pfleiderer)

Caso ammissibile alla procedura semplificata

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2008/C 245/07)

1. In data 17 settembre 2008 è pervenuta alla Commissione la notifica di un progetto di concentrazione in conformità dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio [1]. Con tale operazione l'impresa OEP Holding Corporation («OEP», Stati Uniti), affiliata indiretta di J.P. Morgan Chase & Co. (Stati Uniti), acquisisce, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del succitato regolamento, il controllo esclusivo dell'impresa Pfleiderer AG («Pfleiderer», Germania) mediante acquisto di quote.

2. Le attività svolte dalle imprese interessate sono le seguenti:

— per OEP: fondo di private equity,

— per Pfleiderer: produzione, distribuzione e commercializzazione di prodotti in legno composito, superfici finite e pavimentazioni laminate.

3. A seguito di un esame preliminare la Commissione ritiene che la concentrazione notificata possa rientrare nel campo d'applicazione del regolamento (CE) n. 139/2004. Tuttavia, si riserva la decisione definitiva al riguardo. Si rileva che, ai sensi della comunicazione della Commissione concernente una procedura semplificata per l'esame di determinate concentrazioni a norma del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio [2], il presente caso potrebbe soddisfare le condizioni per l'applicazione della procedura di cui alla comunicazione stessa.

4. La Commissione invita i terzi interessati a presentare eventuali osservazioni sulla concentrazione proposta.

Le osservazioni devono pervenire alla Commissione entro dieci giorni dalla data di pubblicazione della presente comunicazione. Le osservazioni possono essere trasmesse alla Commissione per fax [(32-2) 296 43 01 o 296 72 44] o per posta, indicando il riferimento COMP/M.5178 — OEP/Pfleiderer, al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale della Concorrenza
Protocollo Concentrazioni
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussels

---

[1] GU L 24 del 29.1.2004, pag. 1.
[2] GU C 56 del 5.3.2005, pag. 32.

RETTIFICHE

Rettifica della comunicazione della Commissione ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio — Modifica da parte dell'Italia degli oneri di servizio pubblico sui servizi aerei di linea tra Pantelleria-Trapani

(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea C 230 del 9 settembre 2008)

(2008/C 245/08)

A pag. 17, il testo della comunicazione è sostituito dal seguente:

«Ai sensi dell'art. 4 par. 1, lett. a) del Regolamento n. 2408/92/CEE del Consiglio del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie, il Governo italiano ha deciso di modificare gli oneri di servizio pubblico relativi ai servizi aerei di linea tra Pantelleria-Trapani, pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea* C 112 del 12 maggio 2006 e modificati nella *Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea* C 141 del 26 giugno 2007 e nella *Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea* C 121 del 17 maggio 2008.

Le tariffe, in conformità a quanto indicato al punto 2.4, lettera c, dell'imposizione, sono così modificate:

Tratta	Tariffa rivalutata IVA esclusa
Pantelleria-Trapani o vv.	26,53 EUR

Gli altri requisiti in materia di oneri di servizio pubblico pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea* C 112 del 12 maggio 2006 rimangono invariati.»

NOTA PER IL LETTORE

Le istituzioni hanno deciso di non fare più apparire nei loro testi la menzione dell'ultima modifica degli atti citati.

Salvo indicazione contraria, nei testi qui pubblicati il riferimento è fatto agli atti nella loro versione in vigore.