suficiente para estudiar un problema de tanta importancia. Para poder emitir su dictamen con pleno conocimiento de causa, el Comité pide a la Comisión que los estudios mencionados en el punto 2 del presente dictamen le sean enviados tan pronto como estén disponibles.

Hecho en Bruselas, el 30 de enero de 1991.

El Presidente

del Comité Económico y Social

François STAEDELIN

Dictamen sobre la propuesta de Reglamento (CEE) del Consejo sobre la aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado CEE a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas entre compañías de transporte marítimo [1]

(91/C 69/05)

El 3 de julio de 1990, de conformidad con el artículo 198 del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social sobre la propuesta mencionada arriba.

La Sección de transportes y comunicaciones, encargada de preparar los trabajos en la materia, adoptó su dictamen el 16 de enero de 1991 (ponente: Sra. Bredima-Savopoulou).

En su 283º pleno (sesión del 30 de enero de 1991), el Comité Económico y Social ha aprobado por 84 votos a favor, 11 en contra y 26 abstenciones el siguiente dictamen.

1. Introducción

1.1. En diciembre de 1986, el Consejo adoptó cuatro Reglamentos en el sector del transporte marítimo [2] que representaban la primera etapa de una política común de la Comunidad Económica Europea. En el contexto del presente documento, el más importante es el Reglamento nº 4056/86. Al amparo de los artículos 84(2) y 87 del Tratado, establecía las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 al transporte marítimo. Se concedió una exención por categorías en favor de las conferencias marítimas bajo ciertas condiciones y obligaciones para proteger los intereses de los usuarios. El Reglamento entró en vigor el 1 de julio de 1987.

1.2. Cuando se adoptaron los cuatro Reglamentos, el Consejo pidió también a la Comisión que considerara si era o no necesario presentar nuevas propuestas referentes a la competencia en materia de transporte de pasajeros, de navegación mercante, de consorcios de líneas marítimas y de acuerdos entre usuarios. La Comisión se propuso informar en un plazo de un año al Consejo sobre la necesidad de conceder exenciones por categorías a los servicios de transporte de pasajeros y a consorcios de líneas marítimas. El Consejo señaló entonces que cuando las empresas mixtas y los consorcios tienen como objetivo y efecto lograr mejoras técnicas o cooperar, de conformidad con el artículo 2 del Reglamento, o cuando consorcios estrechamente ligados abarcan sólo pequeñas partes del mercado, no se les aplicará la prohibición que estipula el primer párrafo del artículo 85 del Tratado.

1.3. En cuanto a los consorcios, la Comisión ya organizó una audiencia, en abril de 1986, en la que todas las partes interesadas de la industria naviera y representantes de los Estados miembros pudieron expresarse. Se trataba de clarificar las respuestas a un cuestionario distribuido por la Comisión y obtener informaciones suplementarias sobre la naturaleza de los consorcios y en particular sobre las diferencias que existen entre éstos y las conferencias marítimas. Entretanto, se han mantenido contactos con cierta regularidad entre la Comisión y la industria naviera.

[1] DO nº C 167 de 10. 7. 1990, p. 9.
[2] DO nº L 378 de 31. 12. 1986.

1.4. En enero de 1988 la Comisión elaboró un informe provisional en el que señalaba que no disponía de suficientes elementos para justificar una exención por categorías para los consorcios marítimos. Se solicitó más información a los armadores para facilitar las deliberaciones y análisis de la Comisión.

1.5. El estudio de algunos acuerdos específicos de consorcios permitió descubrir a la Comisión determinados tipos de cláusulas que probablemente podrían cumplir las condiciones para la concesión de una exención al amparo del tercer párrafo del artículo 85 del Tratado y por consiguiente podrían beneficiarse de exenciones individuales a través del procedimiento de oposición simplificado y acelerado de conformidad con el artículo 12 del Reglamento (CEE) nº 4056/86 del Consejo. En cuanto a otras cláusulas y disposiciones de los acuerdos de consorcios, en particular en lo que se refiere a la puesta en común de gastos e ingresos, se consideró que la Comisión necesitaría examinarlos caso por caso.

1.6. En su informe sobre medidas para mejorar las condiciones de explotación del transporte marítimo en la Comunidad [1], la Comisión señalaba que la necesidad de clarificar la posición de los consorcios de cara a las reglas de la competencia es una de las medidas positivas para incrementar la competitividad de la flota comunitaria.

1.7. En su dictamen sobre las medidas [2] antes mencionadas, el Comité Económico y Social señalaba:

> « la importancia de la cooperación práctica y la racionalización que proporcionan los consorcios, en especial en los casos de sobretonelaje, ... la importancia de llegar a una solución aceptable para este asunto sin mayor demora, similar a las soluciones dadas a las conferencias de líneas marítimas en la primera etapa de la política de transporte marítimo ».

1.8. Después de laboriosas deliberaciones tras recibir informaciones complementarias sobre consorcios, la Comisión publicó en junio de 1990 un informe sobre la posibilidad de conceder una exención por categorías a los acuerdos de constitución de consorcios en el transporte marítimo, unido a una propuesta de Reglamento del Consejo sobre la aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado CEE a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas entre compañías de transporte marítimo [3].

2. Observaciones generales

2.1. *Definición y contexto histórico de los consorcios*

2.1.1. La Comisión reconoce la gran diversidad y complejidad que encierra el concepto de consorcio. Resulta difícil dar una definición precisa del mismo. No obstante, los consorcios pueden definirse en general como asociaciones cooperativas en el sector del transporte marítimo (con estructuras más o menos cerradas), en las que las compañías participantes ejercen una gama (variable) de actividades en común, a fin de conseguir las necesarias ventajas de las economías de escala y de la racionalización de los servicios en cada actividad comercial específica. El grado de integración y la amplitud de las labores comunes varían según las necesidades y circunstancias de la actividad de que se trate, pero el mecanismo del consorcio preserva, en la medida de lo posible, la identidad de cada compañía marítima.

2.1.2. Por regla general, los consorcios combinan el reparto de los costes de los navíos con la puesta en común de los fletes. Los integrantes de un consorcio se comprometen a participar en el mismo a través de un sistema de reparto de costes por medio del cual, en la práctica, la responsabilidad de todos los navíos es común. La responsabilidad del suministro de contenedores recae normalmente en cada compañía, lo que constituye un medio importante para salvaguardar la propia identidad. Por regla general, los miembros del consorcio transportan los contenedores de los otros miembros en sus propios navíos mediante acuerdos mutuos para compartir los espacios disponibles de carga.

2.1.3. Como ya se ha señalado, existe una gran variedad de tipos de consorcios, que abarcan desde grupos que más bien se parecen a compañías con fines lucrativos en un extremo hasta grupos apenas estructurados, con poco más que algún acuerdo para compartir los espacios de carga, en el otro extremo. Los ámbitos en que los consorcios pueden llegar a acuerdos de cooperación incluyen: programación conjunta, intercambio de espacio/plazas de contenedores, utilización conjunta de equipos, oficina de operaciones conjunta, utilización conjunta de terminales, contratos de utilización conjunta de terminales, acuerdos de distribución de las cargas, acuerdos de distribución de los ingresos, acuerdos de distribución de resultados netos, ejercicio del derecho de voto en las conferencias, comercialización conjunta, conocimiento de embarque conjunto, fijación conjunta de precios, consolidación conjunta y transporte conjunto. En el Anexo 1 del informe de la Comisión aparecen acuerdos relativos a estas actividades.

2.1.4. Las partes que integran un consorcio aceptan limitaciones a su propia autonomía como compañías individuales en un marco de cooperación concertada, que puede ser objeto de revisión tras un período determinado.

[1] COM(89) 266 final, de 3. 8. 1989.
[2] DO nº C 56 de 7. 3. 1990, p. 70.
[3] COM(90) 260 final, de 18. 6. 1990.

2.1.5. Los consorcios son un fenómeno bastante reciente, surgido tras el auge de los contenedores en los años 1960-1970 que provocó la construcción de barcos de mucha mayor capacidad para realizar economías de escala e incrementar la productividad naval. La inversión necesaria para renovar los equipos y poder seguir tal innovación tecnológica era superior a las posibilidades de la mayoría de los armadores. Se vio claramente entonces que la gran mayoría de las compañías marítimas existentes ya no constituían unidades comerciales idóneas para conseguir las elevadas sumas que estaban en juego.

2.1.6. Muchas de las compañías marítimas que habían estado ofreciendo servicios de líneas convencionales para el transporte de mercancías y de pasajeros se agruparon en consorcios, primero a escala nacional y posteriormente a escala internacional. Ello facilitó la financiación de las considerables inversiones de capital necesarias y permitió coordinar la fuerte reducción del número de barcos mercantes que provocó la utilización de contenedores (un barco de contenedores sustituye a cinco-siete barcos convencionales). También permitió el mantenimiento de servicios regulares frecuentes mediante fletamentos por plazas de contenedores que de otro modo no había sido posible para un gran número de compañías. Se pueden citar como ejemplo servicios con ramificaciones hacia varios países al final de la ruta (caso de América Central y Africa Occidental), en los que la carga transportada en ambos sentidos hace necesaria la presencia de tan sólo uno o dos navíos por mes.

2.1.7. Al igual que la creación de conferencias marítimas hace un siglo fue un ejemplo de adaptación estructural a presiones comerciales mediante una mejor utilización de los recursos navieros existentes en cada ruta, el mecanismo de los consorcios ha permitido pasar del transporte marítimo convencional al transporte por contenedores merced a la puesta en común de recursos y a la construcción concertada del número apropiado de barcos necesarios para el tráfico considerado.

2.2. *Utilidad de los consorcios*

2.2.1. Se ha reconocido por doquier el valor y la utilidad de los consorcios como instrumentos de racionalización en la era del transporte por contenedores. En su informe sobre los consorcios, la Comisión señala su convicción de que « la industria comunitaria del transporte marítimo precisa conseguir las economías de escala necesarias para competir en el mercado mundial » y que « los consorcios pueden resultar útiles para conseguir los medios necesarios para mejorar la productividad de los servicios de transporte regular y fomentar el progreso técnico y económico ». El Comité suscribe ambas conclusiones.

2.2.2. Además, los usuarios de los servicios de transporte marítimo que ofrecen los consorcios disfrutan de importantes ventajas que se derivan de su actividad: garantía de embarques regulares, economías de escala en la utilización de navíos y de instalaciones portuarias, servicios de alta calidad al utilizar barcos, equipos e instalaciones portuarias más modernas; con la puesta en común de servicios, los consorcios responden a la petición de numerosos cargadores de contar con transportes marítimos « de puerta a puerta » más eficaces. El Comité reconoce la utilidad de dichas ventajas para los cargadores, enumerados en el informe de la Comisión.

3. **Observaciones específicas**

3.1. Habida cuenta del indiscutible valor comercial de los consorcios, el Comité considera que es necesario adoptar al respecto una reglamentación acorde con las normas de competencia de la Comunidad Europea sobre la base de dos principios: preservar el contexto de libre competencia y evitar, en la medida de lo posible, procedimientos burocráticos. El Comité reconoce la importancia económica de los consorcios por el hecho de que actualmente están asumiendo cada vez más el papel de las conferencias en los transportes regulares y se espera que esta tendencia continúe. Además, el Comité reconoce que los consorcios son un fenómeno relativamente nuevo —comparados con las conferencias marítimas— y ante la rapidez de los cambios estructurales en el mundo del transporte marítimo, la Comunidad ha de actuar con precaución en lo que se refiere a su tratamiento jurídico. El Comité observa también que en la práctica no existen consorcios con un ámbito puramente comunitario (véase los anexos del informe de la Comisión). De hecho, la mayoría están formados por compañías europeas comunitarias con otras europeas no comunitarias o incluso de fuera de Europa. De este modo, la vinculación de su régimen jurídico a las medidas positivas de la Comunidad Europea en favor de la competitividad de la flota mercante comunitaria acarrearía de hecho el disfrute, por parte de intereses no comunitarios, de las ventajas que ofrecen dichas medidas.

3.2. La propuesta de Reglamento del Consejo presentada por la Comisión permite a ésta conceder exenciones por categorías al amparo del apartado 3 del artículo 85 del Tratado. Dicha propuesta prevé también exenciones por categorías para consorcios multimodales que abarquen las actividades de transporte por tierra firme de los consorcios. Las condiciones y obligaciones de las exenciones por categorías se establecerán posteriormente en un Reglamento de la Comisión. Según el informe de la Comisión, « los pormenores de estos requisitos sólo podrán fijarse tras consultar con las partes afectadas y con los Estados miembros. La Comisión pretende abarcar, con una exención por categorías amplia y de gran alcance, la mayor variedad posible de las cláusulas características de estos acuerdos (de consorcios) ».

3.3. *Régimen regulador de los consorcios*

3.3.1. En cuanto al régimen que sería más eficaz para los consorcios en el contexto de las reglas de

competencia comunitaria, el Comité ha estudiado varias posibilidades, a saber: ausencia total de reglamentación, modificaciones del Reglamento (CEE) nº 4056/86 para poder conceder exenciones por categorías, un nuevo Reglamento por el que se concederían exenciones por categorías y exenciones individuales para cada caso particular. Para optar por una u otra línea de acción es preciso clarificar los siguientes puntos: los consorcios, ¿se pueden equiparar a las conferencias marítimas?, ¿puede considerarse que limitan la competencia?, ¿proporcionan servicios eficaces a los cargadores?

3.3.2. Algunos círculos interesados consideran que los consorcios no conllevan restricciones de la competencia. Si se demostrara lo contrario, y en aras de la sencillez y de la coherencia con el trato dispensado a las conferencias marítimas, dichos círculos son partidarios de modificar el Reglamento (CEE) nº 4056/86 en lugar de adoptar un Reglamento independiente y autónomo. Otros círculos interesados consideran que los consorcios limitan la competencia y realizan funciones diferentes en relación con las conferencias y, por consiguiente, su reglamentación no puede encuadrarse en el Reglamento (CEE) nº 4056/86 sino en un Reglamento nuevo que tenga en cuenta sus características específicas. Finalmente, otros círculos interesados consideran que, dada la variedad de tipos de acuerdos de consorcio y la complejidad de sus formas, la Comisión sólo puede proceder mediante la concesión de exenciones individuales, examinando los consorcios caso por caso en función de sus propias cualidades. No obstante, el Comité está de acuerdo en que sea cual fuere la forma final del régimen jurídico que se aplique a los consorcios, debería estipular un alto grado de transparencia en su funcionamiento.

3.3.3. Globalmente, el Comité considera que los consorcios sí proporcionan servicios eficaces a los armadores y no son equiparables a las conferencias marítimas. En algunos casos han dado un impulso a la competencia pero en otros la han limitado. A pesar de que existe una gran variedad de tipos de consorcios con funciones diferentes, es posible identificar determinadas características comunes que justifiquen un régimen jurídico común propio.

3.3.4. Habida cuenta de las anteriores consideraciones, el Comité -adoptando una línea de acción intermedia- estimó necesario un nuevo Reglamento para la concesión de exenciones por categorías. La necesidad de este Reglamento se explica por el hecho de que los consorcios realizan funciones diferentes si se comparan con las de las conferencias marítimas. Teniendo en cuenta que en algunos casos los consorcios limitan la competencia, parece deseable una exención por categorías al amparo del artículo 85(3) habida cuenta de las ventajas que ofrecen a los cargadores las actividades de los consorcios.

3.4. *Propuestas de procedimiento*

3.4.1. En cuanto al planteamiento administrativo ideal referente al régimen normativo de los consorcios, el Comité observa que la Comisión propone un Reglamento del Consejo sobre las exenciones por categorías que permita a la Comisión proceder por la vía de dicha figura legislativa y definir los términos y condiciones para conceder la exención. El Comité ha examinado la posibilidad alternativa de proceder mediante un Reglamento del Consejo para la concesión de exenciones por categorías que establezca al mismo tiempo sus términos y condiciones. Dicha posibilidad plantea una de las que han dado en llamarse cuestiones institucionales y es contraria al modo de proceder habitual, que consiste en la adopción, por parte del Consejo, de un Reglamento que permita a la Comisión adoptar un Reglamento sobre la aplicación del artículo 85(3) del Tratado a diversos sectores de actividad económica [1]. Este fue el procedimiento seguido con la aviación civil, los acuerdos de distribución exclusiva, la concesión de patentes y los acuerdos de especialización. El Comité Económico y Social ha emitido siempre dictámenes [2] favorables a este modo de proceder. A pesar de los temores ya expresados de que dicho modo de proceder equivaldría a dar carta blanca a la Comisión en lo que se refiere al transporte marítimo, globalmente puede aceptarse este procedimiento siempre que, antes de la adopción del Reglamento del Consejo, la Comisión llegue a un acuerdo con las partes interesadas sobre los términos y condiciones específicas de las exenciones por categorías. El Comité está convencido de que no es necesario alejarse de la práctica habitual a condición que la Comisión llegue a un compromiso previo sobre las condiciones específicas de las exenciones por categorías a fin de evitar sorpresas desagradables.

3.4.2. La adopción del procedimiento basado en el Reglamento del Consejo que permita posteriormente a la Comisión establecer las condiciones de las exenciones tiene además la ventaja de llenar un vacío legal mediante la rápida adopción del mismo, acabando así con la situación de incertidumbre en la que se encuentran actualmente los consorcios en lo que se refiere a su tratamiento jurídico según las normativas comunitarias relativas a la competencia. Por otra parte, los debates entre la Comisión, los expertos de los gobiernos y los sectores interesados sobre los términos y condiciones precisas de las exenciones por categorías pueden necesitar mucho tiempo. Entretanto, se podría conceder una exención por categorías al amparo del Reglamento del Consejo permitiendo que la Comisión defina posteriormente con mayor precisión los términos de la misma.

[1] DO nº L 374 de 31. 12. 1987, p. 9; DO nº L 285 de 29. 12. 1971, p. 46.

[2] DO nº C 237 de 12. 9. 1988, pp. 6, 9 y 11.

Dicho procedimiento funciona satisfactoriamente en todos los sectores económicos y tiene también la ventaja de la flexibilidad al poder adaptar las exenciones por categorías a nuevas circunstancias creadas con la adopción de nuevos tipos de acuerdos de consorcios. El Comité considera que debería salvaguardarse la transparencia de los procedimientos.

3.5. *Transporte multimodal*

3.5.1. La mayoría de los consorcios ha integrado el transporte multimodal. La propuesta de Reglamento prevé una exención por categorías para consorcios multimodales que abarque sus actividades de transporte tanto marítimas como en tierra firme. Dicha exención por categorías debería ir acompañada de una serie de condiciones adecuadas -que habría que definir posteriormente- para salvaguardar la libre competencia. La selección por parte de los cargadores de transportistas que ofrecen sólo trayectos marítimos no debería verse afectada por la exención por categorías de los consorcios y los cargadores deberían seguir teniendo en la práctica, no sólo en teoría, la posibilidad de elegir al transportista para la parte marítima del trayecto, prohibiéndose la discriminación del transporte de mercancías.

3.6. *Base jurídica y comentarios sobre los artículos del Reglamento*

3.6.1. El fundamento jurídico del Reglamento propuesto es el artículo 87. No se hace alusión al apartado 2 del artículo 84 a pesar de que el Reglamento (CEE) nº 4056/86, con su fundamento jurídico doble [artículos 87 y 84(2)], constituye un precedente válido. El Comité considera que además del artículo 87 es preciso recurrir al apartado 2 del artículo 84 por el hecho de que la exención por categorías para los consorcios marítimos tiene implicaciones legales tanto marítimas y de transportes como en lo que se refiere a la competencia. El tratamiento de los consorcios marítimos constituye una parte esencial del paquete de medidas positivas para el transporte marítimo y dichas medidas deben adoptarse al amparo del apartado 2 del artículo 84. Por consiguiente, es necesario establecer un fundamento jurídico doble.

3.6.2. El Reglamento deberá definir claramente su ámbito:

El Comité observa que mientras que la Comunicación de la Comisión se refiere a los consorcios de líneas comerciales regulares, ni el título ni la parte operativa de la propuesta de Reglamento mencionan los consorcios de líneas. Esta omisión debería corregirse en el artículo 1 toda vez que puede llevar a equívoco, en el sentido de cubrir también los servicios de buques irregulares, tal como se definen en el Reglamento (CEE) nº 4056/86.

3.6.3. El artículo 1 del Reglamento debe dar una definición clara y precisa de los consorcios marítimos de líneas regulares.

3.6.4. El artículo 4 del Reglamento se refiere a las observaciones que las partes afectadas podrán presentar a la Comisión en un plazo de tiempo « que no será inferior a un mes ». Este plazo es irrazonablemente corto incluso considerado como plazo mínimo.

4. Conclusiones

4.1. El Comité considera que la Comisión debería explicar con más claridad sus proyectos e intenciones en lo que se refiere a los términos y condiciones de la exención por categorías. Tales condiciones deberían salvaguardar la libre competencia a tres niveles: dentro del consorcio, dentro de la conferencia y en el comercio, así como la transparencia.

4.2. A la luz de las consideraciones anteriores -y, concretamente, del compromiso de la Comisión sobre las condiciones/obligaciones sobre la exención de grupo- el Comité se pronuncia en favor de un tratamiento legal de los consorcios bien delimitado y equilibrado, sin dar carta blanca a la Comisión o a los consorcios.

Hecho en Bruselas, el 30 de enero de 1991.

El Presidente

del Comité Económico y Social

François STAEDELIN

ANEXO

al dictamen del Comité Economico y Social

Las siguientes enmiendas al dictamen de la Sección, propuestas de conformidad con el Reglamento Interno, fueron rechazadas durante el debate correspondiente:

Apartado 3.4

Tras las dos primeras frases del apartado 3.4.1, suprimir el final del apartado y también el apartado 3.4.2 y sustituirlos por el siguiente texto modificado:

« Aunque el modo de proceder habitual del Consejo ha sido adoptar un Reglamento general y el de la Comisión presentar posteriormente un Reglamento de aplicación más detallado en varios sectores de actividad económica (por ejemplo la aviación civil, los acuerdos de distribución exclusiva, la concesión de patentes y los acuerdos de especialización), y aunque el Comité Económico y Social ha emitido dictámenes favorables sobre este modo de proceder, el Comité señala que para el transporte marítimo se ha establecido un precedente diferente en el Reglamento (CEE) nº 4056/86, que es el instrumento general de aplicación al transporte marítimo de los artículos 85 y 86 del Tratado de Roma. La Sección considera que, por mor de la coherencia y de la certidumbre jurídica, se debería seguir el mismo procedimiento que en el Reglamento (CEE) nº 4056/86 en lo que se refiere al Reglamento destinado a conceder una exención por categorías a los consorcios navieros. El Comité considera que dicho procedimiento salvaguardará la transparencia del modo de proceder. »

Exposición de motivos

Estos apartados son incoherentes con la legislación comunitaria existente. Sea cual sea la práctica habitual en otros sectores, el hecho es que el Reglamento general por el que se aplican las reglas de competencia del Tratado al transporte marítimo es el Reglamento (CEE) nº 4056/86. En esta modificación se propone seguir aquí el mismo procedimiento que se siguió en dicho Reglamento precedente. El enfoque general del Reglamento (CEE) nº 4056/86 fue apoyado por el Comité Económico y Social y debemos ser coherentes con ello.

La esencia de la enmienda propuesta es que una exención por categorías con términos y condiciones definidas proporcionaría certidumbre jurídica al principio, con lo que las compañías marítimas que operan dentro de consorcios, los propios cargadores que quieran contratar los servicios de consorcios y todas las demás partes interesadas sabrían exactamente a qué atenerse, y las instituciones comunitarias habrían establecido las condiciones y obligaciones que deberían cumplir los consorcios marítimos.

El texto actual del apartado 3.4.1 contradice además el apartado 3.4.2 En el apartado 3.4.1 se insta a la Comisión a que « llegue a un acuerdo con las partes interesadas sobre los términos y condiciones específicas de las exenciones por categorías » y a que llegue a un « compromiso previo » sobre los mismos. Pero en el apartado 3.4.2 se sugiere que la Comisión « defina ... con mayor precisión » dichos términos específicos en una fase posterior e incluso que los adapte -unilateralmente y sin nuevas consultas- a las circunstancias cambiantes en el futuro. Esto no salvaguarda la transparencia y -contrariamente a las garantías que se sugieren en el texto actual- puede efectivamente provocar el riesgo de « dar carta blanca a la Comisión ».

Resultado de la votación

Votos a favor : 30, votos en contra : 58, abstenciones : 20.

Apartado 3.5.1

Suprimir la tercera frase y sustituirla por la siguiente:

« Deberían definirse los términos y condiciones de dicha exención por categorías, para salvaguardar así la libre competencia. »

Exposición de motivos

Cambio consecuente. La frase « que habría que definir posteriormente » no tendrá ya sentido si se adopta la enmienda al apartado 3.4.

Resultado de la votación

Votos a favor:38, votos en contra:52, abstenciones:15.

Apartado 4.1

En la primera línea, insertar lo siguiente:« ... que la propuesta de la Comisión de Reglamento del Consejo debería explicar ... ».

Exposición de motivos

Los mismos que en los apartados 3.4.1 y 3.4.2.

Resultado de la votación

Votos a favor:32, votos en contra:52, abstenciones:17.

Apartado 4.2

En las líneas 1-2, suprimir « del compromiso de la Comisión sobre » y sustituirlo por « las relativas a ».

Exposición de motivos

Cambio consecuente.

Resultado de la votación

Votos a favor:33, votos en contra:54, abstenciones:15.

Dictamen sobre la propuesta de Reglamento (CEE) del Consejo relativo a la creación de un certificado complementario de protección para los medicamentos [1]

(91/C 69/06)

El 3 de mayo de 1990, de conformidad con el artículo 100 A del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social sobre la propuesta mencionada arriba.

La Sección de industria, comercio, artesanía y servicios, encargada de preparar los trabajos en la materia, adoptó su dictamen el 9 de enero de 1991 (ponente: Sr. Hilkens).

En su 283º pleno (sesión del 30 de enero de 1991), el Comité Económico y Social ha aprobado por 81 votos a favor y 5 abstenciones el siguiente dictamen.

El Comité aprueba, en principio, el objetivo contenido en la propuesta de la Comisión y la mayor protección de la industria farmacéutica europea, a reserva de las siguientes observaciones:

1. Introducción

1.1. Esta propuesta, basada en el artículo 100 A del Tratado (CEE), se enmarca en la política comunitaria de sanidad, y de forma más específica en el mercado interior de los medicamentos.

1.2. Para evaluar la importancia de la propuesta elaborada por la Comisión Europea, deben tenerse en cuenta todas las repercusiones concebibles. El sector y el mercado de los medicamentos presentan una serie de características específicas que tienen su importancia tanto para los fabricantes como para los consumidores.

1.3. Desde el punto de vista de la oferta, el carácter específico de la producción farmacéutica está en gran medida determinado por la necesidad de una extensa investigación, razón por la cual se ofrece una protección mediante patente. Evidentemente, esta protección está confrontada a una « erosión » progresiva, de ahí las numerosas pruebas requeridas para el expediente. Desde el punto de vista de la demanda, se trata de unos productos de esencial importancia para la sanidad, que

[1] DO nº C 144 de 8. 5. 1990, p. 10.