são acerca deste assunto e sobre o eventual relatório, de modo a dispor de tempo suficiente para a análise de tão importante questão. O Comité solicita à Comissão que lhe transmita os estudos referidos no ponto 2. do presente parecer logo que estejam disponíveis a fim de poder emitir parecer com conhecimento de causa.

Feito em Bruxelas, em 30 de Janeiro de 1991.

O Presidente

do Comité Económico e Social

François STAEDELIN

Parecer sobre a proposta de regulamento (CEE) do Conselho relativo à aplicação do nº 3 do artigo 85º do Tratado a certas categorias de acordos, decisões e práticas concertadas entre companhias marítimas [1]

(91/C 69/05)

Em 3 de Julho de 1990, o Conselho decidiu, nos termos do artigo 198º do Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

A secção dos Transportes e Comunicações, incumbida da preparação dos trabalhos do Comité sobre esta matéria, emitiu parecer em 16 de Janeiro de 1991. Foi relatora Anna Bredima-Savopoulou.

Na 283ª reunião plenária, sessão de 30 de Janeiro de 1991, o Comité Económico e Social adoptou, por 84 votos a favor, 11 votos contra e 26 abstenções, o parecer que se segue.

1. Introdução

1.1. Em Dezembro de 1986, o Conselho adoptou quatro regulamentos relativos ao sector dos transportes marítimos que constituem a primeira fase de uma política comunitária comum [2]. No contexto do presente relatório, o mais importante é o Regulamento (CEE) nº 4056/86. Tendo como base jurídica o nº 2 do artigo 84º e o artigo 87º do Tratado, o regulamento citado prevê a aplicação dos artigos 85º e 86º aos transportes marítimos. Embora sujeita a determinadas condições, a fim de salvaguardar os interesses dos utilizadores dos transportes, foi concedida isenção por categoria às conferências de transportes regulares. O regulamento entrou em vigor em 1 de Julho de 1987.

1.2. Na altura da adopção dos quatro regulamentos, o Conselho convidou a Comissão a estudar a necessidade de apresentar novas propostas relativas à concorrência em matéria de transporte de passageiros, transporte marítimo de « tramp », consórcios no domínio dos transportes marítimos regulares e acordos entre utilizadores dos transportes. O Conselho referiu na altura que, « quando as *joint ventures* e os consórcios tiverem apenas por objectivo ou efeito conseguir os aperfeiçoamentos técnicos ou a cooperação técnica previstos no artigo 2º do regulamento, ou quando consórcios estreitamente ligados só abrangerem partes reduzidas do mercado, a proibição do nº 1 do artigo 85º do Tratado não lhes será aplicável ».

1.3. No que respeita aos consórcios, a Comissão tinha já realizado consultas, em Abril de 1986, durante as quais foram ouvidas as partes interessadas na indústria dos transportes marítimos e os representantes dos Estados-membros. O objectivo desta audição consistia em clarificar as respostas a um questionário distribuído pela Comissão e obter informação adicional sobre a natureza dos consórcios e em especial sobre as diferenças existentes em relação às conferências. Entretanto, realizaram-se, com bastante regularidade, encontros entre a Comissão e os representantes da indústria.

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

1.4. Em Janeiro de 1988, a Comissão elaborou um relatório provisório no qual concluía não dispor de provas suficientes que justificassem uma isenção por categoria para os consórcios. A fim de facilitar a deliberação e a análise da Comissão foram solicitadas informações complementares aos armadores.

1.5. Um exame de determinados acordos de consórcio levou a Comissão a concluir que poderiam ser susceptíveis de preencher os requisitos da isenção prevista no nº 3 do artigo 85º do Tratado, podendo por conseguinte ser concedida uma isenção individual, de acordo com o processo de oposição acelerado e simplificado previsto no artigo 12º do Regulamento (CEE) nº 4056/86 do Conselho. Relativamente à outras cláusulas e disposições dos acordos de consórcios, em especial as relativas à comunhão de custos e de rendimentos, a Comissão considerou necessário apreciá-las caso a caso.

1.6. No relatório sobre « Medidas para melhorar as condições de operação da navegação comercial comunitária » [1] a Comissão definiu a necessidade de clarificar a posição dos consórcios em relação às regras de concorrência como uma das medidas positivas destinadas a aumentar a competitividade da frota comunitária.

1.7. No parecer que emitiu sobre as medidas citadas [2], o Comité Económico e Social referiu:

> « a importância de uma cooperação e racionalização concretas nos moldes em que são praticadas pelos consórcios marítimos, particularmente nos casos de sobretonelagem ... a importância de se encontrar rapidamente uma solução aceitável para esta questão, semelhante à adoptada para as conferências marítimas na primeira fase da política de transportes marítimos ».

1.8. Tendo recebido novos elementos de informação sobre os consórcios, a Comissão elaborou em Junho de 1990, após profunda reflexão, um « relatório sobre a possibilidade de uma isenção por categoria para os acordos de consórcio no domínio dos transportes marítimos » acompanhado de uma proposta de « Regulamento (CEE) do Conselho relativo à aplicação do nº 3 do artigo 85º do Tratado a certas categorias de acordos, decisões e práticas concertadas entre companhias marítimas » [3].

2. Observações na generalidade

2.1. *Definição e antecedentes dos consórcios*

2.1.1. A Comissão reconhece a considerável diversidade e complexidade do conceito de consórcio. Provou-se ser difícil conseguir uma definição categorial. No entanto, os consórcios podem ser definidos de modo lato como « ventures » de cooperação (de grau variável) no sector dos transportes marítimos regulares mediante as quais as companhias envolvidas se empenham na realização, em comum, de um elenco (variável) de actividades, com vista a beneficiarem das vantagens decorrentes das economias de escala e da racionalização do serviço numa determinada actividade comercial. O grau de integração e a amplitude da actividade conjunta variam em função das necessidades e dos circunstancialismos do comércio em questão; mas o mecanismo do consórcio preserva tanto quanto possível a identidade de cada companhia de transportes regulares.

2.1.2. Os consórcios combinam em geral os conceitos de partilha dos custos da embarcação e comunhão de carga (« cargo pooling »). Os membros dos consórcios comprometem-se a participar na « venture » através de um sistema de partilha de custos mediante o qual a exploração das embarcações é da responsabilidade de todos. A responsabilidade de fornecer contentores cabe normalmente a cada participante para quem funciona como forma de preservar a imagem de marca da companhia. Regra geral, o transporte dos contentores é feito indistintamente nos navios dos membros ao abrigo de fretes « slot » mútuos ou outras medidas de partilha do espaço.

2.1.3. Como se disse, existe uma variedade considerável de tipos de consórcios, estando numa das extremidades da escala grupos que se assemelham a sociedades lucrativas e na outra extremidade grupos menos estruturados, que pouco mais fazem do que contratos de partilha de espaço. Os domínios em que os consórcios estão dispostos a cooperar abrangem quadros de exploração comum, intercâmbio de espaço ou de « slots », utilização em comum do equipamento, escritórios de exploração comum, exploração em comum de terminais, comunhão de carga, comunhão das receitas, comunhão dos resultados líquidos, titularidade dos direitos de voto nas conferências, comercialização conjunta, conhecimento de embarque comum, fixação de preços em comum, agrupamento em comum e transporte rodoviário em comum. Estas funções são indicadas sob a forma de quadro no anexo I do relatório da Comissão.

2.1.4. As partes num consórcio aceitam restrições à sua autonomia individual de sociedades, no âmbito de um quadro de cooperação negociado e sujeito a revisão periódica.

(1) Doc. COM(89) 266 final de 3 de Agosto de 1989
(2) JO nº C 56 de 7. 3. 1990, p. 70.
(3) Doc. COM(90) 260 final de 18 de Junho de 1990.

2.1.5. Os consórcios são um fenómeno bastante recente resultante da revolução dos contentores nos anos sessenta e setenta, que levou à construção de embarcações de dimensões muito maiores de forma a realizar economias de escala e a aumentar a produtividade. O nível de investimento necessário para reequipar os barcos e colocá-los a par das inovações tecnológicas excedia a capacidade da maioria dos armadores individuais. Tornou-se assim evidente que a grande maioria das companhias de transportes marítimos então existentes deixaria de constituir o modelo comercial ideal para realizar as vultosas quantidades de capital necessárias.

2.1.6. Muitas das companhias marítimas que efectuavam serviços regulares de carga convencionais agruparam-se em consórcios, inicialmente a nível nacional e depois a nível internacional. Este facto facilitou a realização do importante investimento de capital necessário e permitiu coordenar a significativa redução do número de navios de carga exigida pela contentorização (um navio de contentores substitui cerca de cinco a sete navios convencionais). Além disso, permitiu a manutenção de serviços regulares frequentes através do fretamento por « slot » que, de outra forma, não teria sido possível para inúmeras companhias. Como exemplos podem citar-se os casos de circuitos comerciais (tais como os que implicam países da América Central ou da África Ocidental) em que apesar de haver vários países no princípio e no fim da linha, a carga existente só justifica um ou dois navios por mês.

2.1.7. Tal como a constituição de conferências de transportes regulares foi, há um século atrás, um exemplo de ajustamento estrutural de pressões comerciais através da melhor utilização dos meios de navegação existentes em cada linha, também o mecanismo dos consórcios proporcionou os meios para a transição da navegação convencional para a navegação de contentores através da comunhão dos recursos existentes e da construção em comum do número necessário de navios para comércio em questão.

2.2. *Utilidade dos consórcios*

2.2.1. O valor e a utilidade dos consórcios como instrumentos de racionalização nos transportes por contentor tem sido amplamente reconhecido. No relatório sobre os consórcios, a Comissão manifesta a convicção de que « a indústria comunitária dos transportes marítimos deve conseguir realizar as economias de escala necessárias para fazer face à concorrência existente no mercado mundial dos transportes regulares » e de que « os consórcios podem contribuir para fornecer os meios necessários para melhorar a produtividade dos serviços regulares e para promover o progresso técnico e económico. O Comité apoia estas conclusões.

2.2.2. Além disso, os utilizadores dos serviços de transportes marítimos oferecidos pelos consórcios retiram lucros importantes do seu funcionamento: têm garantidas viagens regulares; realizam economias de escala na utilização das embarcações e das instalações portuárias; os consórcios oferecem serviços de elevada qualidade graças à utilização de embarcações, equipamento e instalações portuárias mais modernos; através da comunhão de serviços, os consórcios respondem ao apelo de numerosos carregadores que exigem entregas de porta-a-porta mais eficientes. O Comité reconhece as vantagens dos consórcios para os carregadores tal como são enunciadas no relatório da Comissão.

3. **Observações na especialidade**

3.1. Perante o indiscutível valor comercial dos consórcios, o Comité considera que é necessário subordiná-los a um regime regulamentar tributário das regras de concorrência e baseado em duas premissas: conservação de um ambiente de livre concorrência que evite tanto quanto possível a burocracia. O Comité reconhece a importância económica dos consórcios na medida em que actualmente substituem cada vez mais as conferências de linhas regulares e que se prevê a continuação desta tendência. Reconhece, além disso, que os consórcios são um fenómeno relativamente novo comparado com as conferências de transportes regulares e, dado que se verificam rápidas mutações estruturais no mundo dos transportes marítimos, a Comunidade tem que actuar cuidadosamente no que respeita ao seu tratamento jurídico. O Comité refere ainda que na prática não existem consórcios puramente comunitários (ver anexos do relatório da Comissão). Com efeito, a maior parte deles envolvem parceiros comunitários e parceiros da Europa não comunitária ou até de outros países. Assim, ligar o seu tratamento jurídico a medidas comunitárias destinadas a garantir a competitividade da frota comunitária teria como resultado prático estender as vantagens de medidas positivas a interesses não-comunitários.

3.2. A proposta de regulamento do Conselho apresentada pela Comissão permite-lhe conceder uma isenção por categoria ao abrigo no nº 3 do artigo 85º do Tratado. O projecto de regulamento do Conselho prevê também uma isenção por categoria para consórcios multimodais que abrangeria as actividades de transporte em terra dos consórcios. As condições e as obrigações ligadas à isenção por categoria serão definidas numa fase posterior por via de regulamento da Comissão. De acordo com o relatório da Comissão « estas exigências só poderão ser estabelecidas com precisão depois da realização de novas consultas com as partes interessadas e com os Estados-membros ». É intenção da Comissão abranger numa isenção por categoria ampla e de grande alcance « o maior número possível de cláusulas que constam habitualmente dos acordos de consórcio ».

3.3. *Regime regulamentar dos consórcios*

3.3.1. Relativamente ao regime mais eficaz para os consórcios no âmbito das regras comunitárias de con-

corrência, o Comité analisou várias possibilidades: a inexistência de regulamento, a alteração do Regulamento (CEE) nº 4056/86 de forma a conceder uma isenção por categoria, um novo regulamento que concedesse uma isenção por categoria e uma isenção individual definida caso a caso. A escolha de uma linha de acção pressupõe uma tomada de decisão sobre o problema de saber se os consórcios equivalem a conferências de transportes marítimos regulares ou não, se restringem a concorrência e se proporcionam serviços eficazes aos carregadores ou não.

3.3.2. Alguns círculos interessados consideram que os consórcios não restringem a concorrência. No entanto, ainda que se entenda que o fazem, os mesmos círculos defendem, por razões de simplicidade e de coerência com o tratamento das conferências de transportes regulares, a alteração do Regulamento (CEE) nº 4056/86 em vez da adopção de um regulamento autónomo. Outros meios interessados consideram que os consórcios afectam a concorrência e têm funções diferentes das desempenhadas pelas conferências. Assim sendo, o respectivo regime regulamentar deveria ser definido por um novo regulamento que tivesse em conta as suas características específicas e não pelo Regulamento (CEE) nº 4056/86. Outros entendem que, dada a variedade de tipos de acordos de consórcio e a sua forma complexa, a Comissão só pode actuar através de uma isenção individual, sendo cada consórcio apreciado com base nos respectivos méritos mediante exame casuístico. No entanto, o Comité concorda que, seja qual for a forma final do tratamento jurídico a aplicar aos consórcios, o seu funcionamento deveria revestir-se de elevado grau de transparência.

3.3.3. Em suma, o Comité considera que os consórcios prestam serviços eficazes aos carregadores e não equivalem a conferências de transportes regulares. Em alguns casos têm estimulado a concorrência, enquanto noutros a têm restringido. Contudo, dado existir uma grande variedade de tipos de consórcios, os quais desempenham funções diferentes, será possível identificar determinadas características que justifiquem o estabelecimento de um regime jurídico comum.

3.3.4. Com base nas considerações aduzidas, o Comité — optando assim por uma solução de compromisso — considera necessário um novo regulamento que garanta uma isenção por categoria. A necessidade do regulamento resulta do facto de os consórcios desempenharem funções diferentes das que desempenham as conferências de transportes marítimos regulares. Dado que os consórcios restringem, em alguns casos, a concorrência, parece preferível a isenção por categorias prevista no nº 3 do artigo 85º, atendendo às vantagens que as operações de consórcio oferecem aos carregadores.

3.4. *Questões processuais*

3.4.1. Relativamente ao processo a seguir no que que respeita ao regime regulamentar dos consórcios, o Comité regista o facto de a Comissão propor um regulamento do Conselho sobre a isenção por categoria que lhe permite actuar através de regulamento e definir os termos e as condições de tal isenção. O Comité examinou a hipótese alternativa de um regulamento do Conselho que garantisse a isenção por categoria e definisse simultaneamente os respectivos termos e condições. Tal opção defrontar-se-ia com as práticas definidas a nível institucional. Designadamente, tem sido prática corrente do Conselho adoptar um regulamento que permite à Comissão publicar um regulamento sobre a aplicação do nº 3 do artigo 85º do Tratado a diferentes sectores da actividade económica [1]. Tal foi o caso da aviação civil, dos acordos de distribuição exclusiva, das licenças de patente e dos acordos de especialização. O Comité Económico e Social tem invariavelmente emitido pareceres [2] favoráveis a esta prática. Apesar das apreensões formuladas, segundo as quais uma actuação desse tipo equivaleria a passar um cheque em branco à Comissão, em matéria de transportes marítimos, este procedimento pode, bem vistas as coisas, ser aceite se, antes da adopção do regulamento de autorização do Conselho, a Comissão chegar a acordo com as partes interessadas relativamente aos termos e condições específicos da isenção por categoria. O Comité está convicto de que não é necessário afastar-se de práticas correntes, se a Comissão se comprometer previamente a respeito dos termos e condições específicos da isenção por categoria, a fim de evitar surpresas desagradáveis.

3.4.2. A adopção do mecanismo do regulamento de autorização tem a concomitante vantagem da certeza jurídica que gerará a rápida elaboração de um regulamento do Conselho destinado a eliminar a situação de incerteza a que os consórcios estão actualmente sujeitos quanto ao seu tratamento jurídico face à legislação comunitária sobre concorrência. Por outro lado, as discussões entre a Comissão, os peritos dos governos e os círculos interessados acerca dos termos e condições de uma isenção por categoria podem ser muito demoradas. Entretanto, poderia ser concedida uma isenção por categoria, ao abrigo de um regulamento do Conselho que autorizasse a Comissão a precisar posteriormente as respectivas modalidades. O mecanismo do regula-

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

[2] JO nº C 237 de 12. 9. 1988, p. 6; JO nº C 237 de 12. 9. 1988, p. 9; JO nº C 237 de 12. 9. 1988, p. 11.

mento de autorização funciona satisfatoriamente em todos os sectores da economia e tem ainda a vantagem de ser flexível, adaptando a isenção por categoria às circunstâncias, de forma a abranger novos tipos de acordos de consórcio. O Comité considera que deveria ser salvaguardada a transparência dos processos respeitantes a esta questão.

3.5. *Transporte multimodal*

3.5.1. A maior parte dos consórcios refere-se ao transporte multimodal. A proposta de regulamento prevê uma isenção por categoria dos consórcios multimodais que abranja as respectivas actividades de transporte terrestre bem como as suas actividades marítimas. Uma tal isenção por categoria deveria ser associada a condições — a definir numa fase posterior — destinadas a salvaguardarem a livre concorrência. A selecção, pelos armadores, de transportadores que apenas propõem serviços marítimos não deveria ser afectada pela isenção por categoria dos consórcios e os carregadores deveriam conservar, na prática e não apenas em teoria, a possibilidade de escolher o transportador para o percurso marítimo do transporte. Além disso, a discriminação em relação ao transporte mercante deveria ser proibida.

3.6. *Base jurídica e observações sobre os artigos do regulamento*

3.6.1. O regulamento proposto tem como base jurídica o artigo 87º. Não é feita qualquer menção ao nº 2 do artigo 84º, apesar de o Regulamento (CEE) nº 4056/86, que tem aquelas duas disposições como base jurídica, poder constituir um precedente válido. O Comité considera necessário fazer também referência ao nº 2 do artigo 84º, em conjunto com o artigo 87º, devido ao facto de as isenções por categoria de consórcios marítimos terem implicações ao nível das legislações relativas tanto aos transportes marítimos como à concorrência. O tratamento dos consórcios de transportes regulares faz parte do pacote das medidas sobre transportes marítimos, medidas essas que serão adoptadas ao abrigo do nº 2 do artigo 84º. Daí a necessidade de uma dupla base jurídica.

3.6.2. O regulamento deve definir claramente o seu alcance:

O Comité regista o facto de nem o título nem a parte dispositiva da proposta de regulamento mencionarem os consórcios de linhas regulares, apesar de a Comunicação da Comissão lhes fazer referência. Esta omissão deveria ser corrigida no artigo 1º, porque pode ser interpretada como uma extensão aos consórcios nos serviços dos navios « tramp » definidos no Regulamento (CEE) nº 4056/86.

3.6.3. O artigo 1º do regulamento deveria conter uma definição clara e precisa dos consórcios regulares.

3.6.4. O artigo 4º determina que as observações das partes interessadas possam ser apresentadas à Comissão num prazo « que nunca poderá ser inferior a um mês ». Este prazo é irrealista, mesmo como prazo mínimo.

4. Conclusões

4.1. O Comité considera que a Comissão deveria indicar com maior clareza as orientações que tenciona adoptar no que respeita aos termos e condições da isenção por categoria. Tais condições, que deveriam garantir a livre concorrência a três níveis — no consórcio, na conferência e no comércio — deveriam igualmente garantir a transparência.

4.2. Tendo em conta o exposto — e, em especial, o facto de a Comissão se ter comprometido a definir condições/obrigações relativas às isenções de grupo —, o Comité defende que o tratamento jurídico dos consórcios seja sujeito a controlos e a apreciações, sem que tenha que ser dado um cheque em branco quer à Comissão quer aos próprios consórcios.

Feito em Bruxelas, em 30 de Janeiro de 1991.

O Presidente

do Comité Económico e Social

François STAEDELIN

ANEXO

ao parecer do Comité Económico e Social

Propostas de alteração apresentadas com base no parecer da secção, nos termos do regulamento interno, e rejeitadas durante os debates:

Página 7 — ponto 3.4

Mantêm-se os dois primeiros períodos do ponto 3.4.1. Os restantes períodos do mesmo ponto e o ponto 3.4.2 são substituídos pelo texto que se segue:

« Tem sido norma em diversos sectores de actividade económica (por exemplo, a aviação civil, os acordos de distribuição exclusiva, as licenças de patentes, os acordos de especialização) que o Conselho adopte um regulamento de autorização e que a Comissão apresente, posteriormente, um regulamento de execução, mais pormenorizado. O Comité Económico e Social tem emitido pareceres favoráveis a tal prática. Verifica-se agora que, para os transportes marítimos, se estabeleceu um outro precedente com o Regulamento (CEE) nº 4056/86, que é o instrumento geral de aplicação dos artigos 85º e 86º do Tratado de Roma aos transportes marítimos. O Comité considera que, por questões de coerência e de certeza jurídica, deveria ser adoptado relativamente ao regulamento que concede isenção por categoria aos consórcios de transportes marítimos regulares procedimento idêntico ao previsto no Regulamento (CEE) nº 4056/86. Para o Comité, a transparência de processos ficará desse modo salvaguardada. »

Justificação

Os pontos em causa não condizem com a legislação comunitária vigente em matéria de transportes marítimos. Qualquer que seja a prática noutros sectores, o facto é que o regulamento que dá cobertura jurídica na aplicação das regras de concorrência previstas no Tratado aos transportes marítimos é o Regulamento (CEE) nº 4056/86. A proposta de alteração pretende que se apliquem neste caso as disposições que se aplicaram no caso daquele regulamento anterior. A abordagem global prevista no Regulamento (CEE) nº 4056/86 mereceu a aprovação do Comité Económico e Social, que agora deve manter a coerência.

Na essência, a proposta de alteração quer que a concessão de isenção por categoria em termos e condições precisos proporcionará certeza jurídica desde o início, de modo que as companhias de transportes marítimos regulares que operam integradas em consórcios, os armadores que procuram aproveitar os serviços dos consórcios e todas as outras partes interessadas saberão com o que contam. As instituições comunitárias terão, entretanto, definido as condições e as obrigações a serem respeitadas pelos consórcios de transportes marítimos regulares.

Também o actual texto do ponto 3.4.1 contradiz o que se diz em 3.4.2. O ponto 3.4.1 pretende que a Comissão chegue « a acordo com as partes interessadas relativamente aos termos e condições específicos da isenção por categoria » e que a Comissão se comprometa previamente a respeito deles. Em 3.4.2, todavia, sugere-se que a Comissão pode « precisar posteriormente as respectivas modalidades » e até adaptá-las — unilateralmente e sem proceder a consulta — às novas circunstâncias futuras. Isto não salvaguarda a transparência e — contrariamente à segurança que o presente texto sugere — corre *de facto* o risco de « passar um cheque em branco à Comissão ».

Votação

Votos a favor: 30, votos contra: 58, abstenções: 20.

Página 8 — ponto 3.5.1

Suprimidos os actuais terceiro e quarto períodos a redacção do novo terceiro período seria:

« Os termos e as condições de concessão dessa isenção por categoria deveriam ser definidos, salvaguardando desse modo a livre concorrência. »

Justificação

É uma alteração que é consequência da anterior. Se for adoptada a alteração ao ponto 3.4, deixa de ser aplicável « a precisar posteriormente ».

Votação

Votos a favor: 38, votos contra: 52, abstenções: 15.

Página 9 — ponto 4.1

Na primeira linha, a redacção passaria a: « A secção considera que a proposta de regulamento do Conselho apresentada pela Comissão deveria indicar... »

Justificação

A mesma que para 3.4.1 e 3.4.2

Votação

Votos a favor: 32, votos contra: 52, abstenções: 17.

Página 10 — ponto 4.2

Nas 1ª e 2ª linhas, substituir « ... o facto de a Comissão se ter comprometido ... » por « ... o que diz respeito... ».

Justificação

Consequência de alterações anteriores.

Votação

Votos a favor: 33, votos contra: 54, abstenções: 15.

Parecer sobre a proposta de regulamento (CEE) do Conselho relativo à criação de um certificado complementar de protecção para os medicamentos [1]

(91/C 69/06)

Em 3 de Maio de 1990, o Conselho decidiu, de harmonia com o disposto no artigo 100º A do Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

Foi incumbida da preparação dos trabalhos a secção da Indústria, do Comércio, do Artesanato e dos Serviços, que emitiu parecer em 9 de Janeiro de 1991. Foi relator G. H. E. Hilkens.

Na 283ª reunião plenária (sessão de 30 de Janeiro de 1991), o Comité adoptou por, 81 votos a favor e 5 abstenções, o presente parecer.

O Comité manifesta-se, em princípio, de acordo com o objectivo visado pela proposta da Comissão e com a melhoria da protecção da indústria farmacêutica europeia que lhe está associada, aduzindo contudo as observações que seguem.

1. Introdução

1.1. Esta proposta, que se baseia no artigo 100º A do Tratado CEE, insere-se no contexto de uma política comunitária da saúde e, mais exactamente, no contexto do mercado interno dos medicamentos.

1.2. Para formar um juízo da importância da proposta da Comissão, importa considerar todos os efeitos do regime proposto. O sector dos medicamentos e o respectivo mercado denotam certas particularidades, tanto no que diz respeito aos fabricantes como aos consumidores.

1.3. Do lado da oferta, o carácter específico dos produtos farmacêuticos é em grande medida determinado pela necessidade de desenvolver considerável actividade de investigação, justificativa de uma protecção das patentes. A efectiva protecção das patentes encontra-se manifestamente sujeita a uma « erosão » gradual, dados os numerosos ensaios requeridos. Do lado da procura, trata-se de produtos de importância funda-

[1] JO nº C 144 de 8. 5. 1990, p. 10.