

Edição em
língua portuguesa

Comunicações e Informações

<u>Número de informação</u>	<u>Índice</u>	<u>Página</u>
	I <i>Comunicações</i>	
	
	II <i>Actos preparatórios</i>	
	Comité Económico e Social	
	Sessão de Dezembro de 1997	
98/C 129/01	Parecer do Comité Económico e Social sobre o «Estatuto da sociedade europeia»	1
	Sessão de Fevereiro de 1998	
98/C 129/02	Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa a disposições especiais aplicáveis aos veículos destinados ao transporte de passageiros, com mais de oito lugares sentados além do lugar do condutor, e que altera a Directiva 70/156/CEE do Conselho»	5
98/C 129/03	Parecer do Comité Económico e Social sobre «Promover a inovação através das patentes — “Livro verde” sobre a patente comunitária e o sistema de patentes na Europa»	8
98/C 129/04	Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à protecção jurídica dos serviços que se baseiem ou consistam num acesso condicional»	16



<u>Número de informação</u>	<u>Índice (continuação)</u>	<u>Página</u>
98/C 129/05	Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de regulamento do Conselho (CE) que estabelece novas regras relativas aos auxílios à construção naval»	19
98/C 129/06	Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Comunicação da Comissão sobre a dimensão social e laboral da sociedade da informação — Prioridade à dimensão humana — Etapas seguintes»	20
98/C 129/07	Parecer do Comité Económico e Social sobre «A gestão da pesca no Mediterrâneo»	28
98/C 129/08	Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de directiva do Conselho relativa às medidas de protecção contra a introdução na Comunidade de organismos prejudiciais às plantas e produtos vegetais e contra a sua propagação no interior da Comunidade»	36
98/C 129/09	Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Comunicação da Comissão ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões sobre “Uma nova política para a construção naval”»	37
98/C 129/10	Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de directiva do Conselho relativa a veículos em fim de vida útil»	44
98/C 129/11	Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Comunicação da Comissão ao Conselho, ao Parlamento Europeu e ao Comité Económico e Social sobre uma estratégia de cooperação Europa-Ásia no domínio do ambiente»	48
98/C 129/12	Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 93/74/CEE do Conselho relativa aos alimentos para animais com objectivos específicos e as Directivas 74/63/CEE, 79/373/CEE e 82/471/CEE»	54
98/C 129/13	Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 95/69/CE do Conselho que estabelece as condições e regras aplicáveis à aprovação e ao registo de certos estabelecimento de intermediários no sector da alimentação animal»	57
98/C 129/14	Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Comunicação da Comissão ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões relativa às parcerias sector público/sector privado no contexto dos projectos da rede transeuropeia de transportes»	58
98/C 129/15	Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de regulamento (CE) do Conselho relativo à organização de um inquérito por amostragem às forças de trabalho na Comunidade»	65
98/C 129/16	Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de regulamento (CE) do Conselho relativo à aplicação dos artigos 92º e 93º do Tratado CE a determinadas categorias de auxílios estatais horizontais»	70
98/C 129/17	Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de regulamento (CE) do Conselho que altera o Regulamento (CE) nº 1868/94 que institui um regime de contingentes para a produção de fécula de batata»	73

<u>Número de informação</u>	<u>Índice (continuação)</u>	<u>Página</u>
98/C 129/18	Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de regulamento (CE) do Conselho que define os critérios e as condições das intervenções comunitárias com finalidade estrutural no sector das pescas, da aquicultura e da transformação e comercialização dos seus produtos (versão codificada)»	74
98/C 129/19	Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu: A conexão da rede de infra-estruturas de transportes da União com os seus vizinhos — Para uma política cooperativa e pan-europeia de redes de transportes»	75

II

(Actos preparatórios)

COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL

Parecer do Comité Económico e Social sobre o «Estatuto da sociedade europeia»

(98/C 129/01)

Em 8 de Julho de 1997, o Comité Económico e Social decidiu, nos termos do nº 2 do artigo 23º do Regimento, elaborar um parecer sobre o «Estatuto da sociedade europeia».

Foi encarregada da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção de Indústria, Comércio, Artesanato e Serviços, que emitiu parecer em 5 de Novembro de 1997 (relator: B. Boussat; co-relator: K. Schmitz).

Na 350ª reunião plenária (sessão de 11 de Dezembro de 1997), o Comité Económico e Social adoptou por maioria, com 116 votos a favor, 3 contra e 11 abstenções o seguinte parecer.

1. Antecedentes

1.1. O projecto de estatuto da sociedade europeia tem vindo a ser objecto de sucessivas propostas desde há mais de duas décadas. O estatuto deveria facilitar a cooperação entre as empresas dos Estados-Membros na perspectiva do desenvolvimento do mercado da União Europeia. Deve, pois, ser atractivo para o mundo económico, sem deixar de ter em conta diferenças significativas que possam existir entre os Estados-Membros.

2. Estrutura dos instrumentos

2.1. O projecto de estatuto da sociedade anónima europeia articula-se em torno de um regulamento e de uma directiva.

2.2. São, assim, contempladas três dimensões: o estatuto em relação ao direito das sociedades, às disposições fiscais e à participação dos trabalhadores.

2.3. Os dois instrumentos em questão constituem uma unidade, sendo bem clara a relação essencial entre eles.

2.3.1. Importa examinar mais detidamente determinadas disposições do regulamento, nomeadamente as atinentes à competência dos órgãos de decisão da sociedade europeia.

2.3.2. É o caso das operações que requerem autorização do órgão de fiscalização ou deliberação do órgão de administração [(artigo 72º da proposta de 16 de Maio de 1991⁽¹⁾). O elenco de tais operações terá influência sobre o nível de participação dos trabalhadores na sociedade europeia.

2.4. No domínio fiscal, há que precisar determinadas disposições, nomeadamente as relativas à dupla tributação e à consolidação fiscal. De qualquer modo, o Comité emitirá parecer complementar sobre o estatuto (regulamento e directiva) na sua globalidade. Examinará, pois, além do mais, as questões da concorrência.

2.5. Em suma:

2.5.1. As disposições actualmente previstas ou a precisar no regulamento conferem um carácter de

⁽¹⁾ JO C 176 de 8.7.1991, p. 40.

incerteza a certas disposições previstas no outro instrumento (a directiva). Assim, o texto da proposta de compromisso da presidência luxemburguesa relativo à proposta de directiva, inspirado no relatório Davignon, apenas pode ser examinado com algumas reservas decorrentes das incertezas que subsistem no projecto de regulamento.

2.6. Em linhas mais gerais, a dimensão social do estatuto da sociedade europeia não pode ser dissociada da dimensão económica e jurídica enunciada no regulamento. Tal seria contrário ao espírito do Tratado no que se refere à coesão económica e social.

2.7. Tendo em conta estas reservas, o CES passa a examinar a proposta de compromisso luxemburguesa.

3. Observações na generalidade

3.1. A proposta de compromisso da presidência luxemburguesa tem o mérito de constituir uma base para que o debate sobre a participação dos trabalhadores no estatuto da sociedade europeia possa sair do impasse.

3.2. Assim, a posição do grupo Davignon e da presidência luxemburguesa, segundo a qual a constituição de uma sociedade europeia apenas deveria ser autorizada por razões transfronteiriças, é um elemento positivo. A criação de uma sociedade europeia mediante transformação deve ser excluída. Uma sociedade europeia resultante da fusão de empresas poderia eximir-se às obrigações atinentes à participação.

3.3. O objectivo não é transferir um determinado modelo, vigente apenas num ou em alguns Estados-Membros, para todos os outros. Todavia, importa evitar que a participação dos trabalhadores possa ser contornada, em caso de fusão, por via de um instrumento jurídico europeu. Os trabalhadores de um Estado-Membro que beneficiam de um regime de participação não devem perder direitos nacionais apenas pelo facto de, a nível europeu, não terem sido conferidos aos trabalhadores direitos de participação mais alargados do que a mera informação e consulta⁽¹⁾.

3.4. O princípio de uma abordagem consensual que privilegie a negociação é positivo, desde que a autonomia dos parceiros sociais seja respeitada.

3.5. Importa, com efeito, que haja acordos livremente celebrados sobre soluções adaptadas às necessidades da empresa e dos seus empregados no quadro da sua cultura socioeconómica. Um processo de harmonização positiva é, efectivamente, incompatível com práticas nacionais muito diversas devidas aos diferentes sistemas decisórios.

3.6. O Comité congratula-se, pois, com a proposta do grupo Davignon, que prevê que o processo de

participação dos trabalhadores seja definido mediante negociação. O Comité considera ainda que se deverá prever uma «disposição de referência» para a eventualidade de malogro das negociações. Subsiste, contudo, o problema de ser muito difícil ter suficientemente em conta as diversas práticas existentes na maioria dos países da União Europeia.

3.7. Com efeito, a existência de disposições de referência demasiado rigorosas poderia dissuadir as empresas de muitos países, em que não existe um sistema de participação, de optarem pelo estatuto de sociedade europeia, o que teria como consequência que tais empresas não beneficiariam das disposições jurídicas e fiscais correspondentes, ao mesmo tempo que ficaria afastada a eventual possibilidade de os trabalhadores obterem, mediante negociação, a evolução das relações sociais relativamente à sua implicação nas escolhas estratégicas das empresas. As empresas ficariam numa situação de desigualdade de tratamento face a empresas de países em que os sistemas de participação são a expressão consagrada da cultura local.

3.8. O CES acolhe favoravelmente o facto de o projecto da presidência fazer referência à Directiva 94/45/CE.

3.8.1. O Comité chama todavia a atenção para o facto de a aludida directiva focar apenas as questões de informação e consulta dos trabalhadores, ao passo que o compromisso relativo à sociedade europeia abrange a informação, a consulta e a participação. Acresce que a directiva relativa aos Conselhos de Empresa Europeus diz respeito às empresas com um quadro de pessoal não inferior a 1 000 trabalhadores. Ora, o compromisso relativo à sociedade europeia diz respeito a todas as empresas, independentemente da sua dimensão.

3.8.2. É controverso o facto de a proposta de compromisso da presidência contemplar tanto a participação como a informação e consulta. O Comité pronuncia-se a favor da separação clara entre estes dois domínios. Assim, seria de estudar a possibilidade de tratar separadamente, nas «disposições de referência», o problema da informação e consulta do Comité de Empresa Europeu da sociedade anónima europeia.

3.9. Importa, pois, aprofundar o problema das PME. Tendo em conta as especificidades e as dimensões das PME, os procedimentos deverão ser particularmente simplificados. Deve-se, além disso, examinar a questão da aplicação do estatuto a outras formas de «empresas europeias (associações, cooperativas, mutualidades). O parecer do Comité 698/96⁽²⁾ propugnava uma decisão distinta para este tipo de empresas, cujo exame deverá ser realizado conjuntamente com o relativo à sociedade europeia.»

⁽¹⁾ JO C 212 de 22.7.1996, p. 36.

⁽²⁾ JO C 212 de 22.7.1996, p. 40.

4. A negociação

4.1. Tendo em conta o que precede, coloca-se a questão das modalidades de negociação. Há que reforçar o princípio da negociação.

4.2. As propostas da presidência luxemburguesa quanto às modalidades de negociação são insuficientes. O Comité receia que a regulamentação proposta pela presidência luxemburguesa em relação ao processo de negociação não seja suficiente para propiciar verdadeiras negociações. Há, efectivamente, o risco de que uma das partes não procure encontrar uma solução e preveja, desde o início, o recurso à «disposição de referência».

4.2.1. A referência à directiva relativa aos Conselhos de Empresa Europeus, que, tanto no que diz respeito ao calendário como no que concerne ao processo de negociação, pode comprometer o bom andamento das negociações, é excessiva.

4.3. Num contexto social particularmente complexo em alguns países, importa prever outras abordagens que melhor tenham em conta as práticas sociais nacionais. Isto é válido tanto para as empresas com forte tradição participativa como para os países sem tradição neste campo. A este propósito, o Comité sublinha que as formas de participação não se devem limitar à representação no conselho fiscal ou no conselho de administração.

4.4. Com vista ao reforço do processo de negociação, o Comité propõe que:

4.4.1. de acordo com as práticas nacionais, para além dos representantes dos trabalhadores da empresa, tenham direito de negociar pelos trabalhadores os sindicatos das empresas e as confederações sindicais europeias competentes. No quadro da transposição da directiva, as disposições nacionais fixam, para respectivo território e no respeito da autonomia dos parceiros sociais, o processo de nomeação dos membros desta instância de negociação.

4.4.2. em caso de ameaça de malogro das negociações, seja accionado um processo de mediação. A mediação teria como objectivo propor uma solução inspirada, tanto quanto possível, na prática dos regulamentos aplicáveis nas empresas em questão. A vantagem de tal fórmula deve-se à sua flexibilidade e ao facto de, em casos específicos, permitir uma solução mais apropriada do que a resultante da aplicação automática da disposição de referência. O processo de mediação em nada compromete a autonomia das partes envolvidas na negociação. O mediador seria escolhido pelos parceiros da empresa em causa.

5. Disposições de referência

5.1. A proposta de compromisso da presidência luxemburguesa prevê, em caso de malogro das negociações, a aplicação de disposições de referência que prevêem a instauração de um regime de participação na empresa.

5.2. Levantam-se, no CES, algumas interrogações quanto ao conteúdo destas disposições de referência, verificando-se a existência de duas correntes que podem resumir-se como segue:

— a corrente dos que, oriundos de países em que a regra é a participação ou sistemas que dela se aproximam (modelo dualista de decisão nas empresas; modelo do conselho («Board») escandinavo com representação legal dos trabalhadores), consideram que o projecto de opção pela SAE não pode dar ocasião a que a empresa se subtraia a esta regra, pronunciando-se, portanto, a favor das disposições de referência previstas na proposta de compromisso. Alguns são mesmo favoráveis a um regime de participação reforçada relativamente ao proposto.

— a corrente dos que, oriundos de países em que a participação dos trabalhadores se baseia, em graus diversos, na informação e consulta (modelo «monista» de decisão nas empresas em questão), consideram que o projecto de SAE deve, tanto quanto possível, respeitar o pluralismo das práticas sociais nacionais.

5.3. O Comité considera que se pode levar melhor em consideração ambas as perspectivas, se, mediante a introdução das garantias suplementares acima referidas (ponto 4.4), se evitar dentro do possível aplicar com demasiada rapidez as disposições de referência.

6. Conclusão

6.1. A participação é um assunto delicado. Por isso, convém evitar por todos os meios impor soluções às partes envolvidas. O Comité Económico e Social considera que, graças às suas propostas constantes deste parecer, se pode dar maior ênfase nas propostas da presidência luxemburguesa à busca de soluções por via de negociações.

6.2. O processo de informação e consulta assenta numa óptica de comunicação. O processo de participação é mais delicado. Implica, com efeito, a adesão de todas as partes e não pode ser decretado. Há, pois, que reexaminar, em particular, a forma como são concebidas as disposições de negociação e de referência do anexo.

6.3. No entanto, o CES parte do princípio que estas duas correntes (dualista e monista) não são, por definição, imutáveis. Considera que o estabelecimento

do «Estatuto da sociedade europeia» pode ser uma ocasião para, através da negociação, alcançar novas sinergias.

Bruxelas, 11 de Dezembro de 1997.

*O Presidente
do Comité Económico e Social*
Tom JENKINS

ANEXO

ao parecer do Comité Económico e Social

A seguinte proposta de alteração, que recolheu pelo menos um quarto dos votos, foi rejeitada durante o debate.

Ponto 5.2

Dar ao primeiro período a seguinte redacção:

«As disposições de referência foram abordadas pelo Comité com base em diferentes situações de partida:»

Iniciar o primeiro e segundo travessões da seguinte forma:

«Alguns membros oriundos de países ...» e elidir o texto entre parêntesis (no primeiro travessão: «(modelo dualista trabalhadores)» e, no segundo travessão: «(modelo “monista” de decisão nas empresas em questão)»).

No primeiro travessão, substituir «participação ou sistemas que dela se aproximam» por «participação através da representação dos trabalhadores no conselho fiscal ou no conselho de administração».

Justificação

A actual redacção afigura-se demasiado forte quando fala de posições «em bloco» dos membros consoante as práticas nacionais respectivas. Parece mais prudente falar de «alguns» membros.

O texto entre parêntesis é confuso. As diferenças não resultam tanto dos sistemas monista ou dualista existentes nos diversos Estados-Membros e que constituem uma opção no Estatuto da Sociedade Europeia proposto, mas sim do facto de o sistema de participação prever ou não a representação dos trabalhadores no conselho fiscal ou no conselho de administração, o que fica melhor formulado com a redacção proposta para o primeiro travessão e com a supressão do texto entre parêntesis.

Resultado da votação

Votos a favor: 34, votos contra: 67, abstenções: 16.

Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa a disposições especiais aplicáveis aos veículos destinados ao transporte de passageiros, com mais de oito lugares sentados além do lugar do condutor, e que altera a Directiva 70/156/CEE do Conselho»

(98/C 129/02)

Em 13 de Novembro de 1997, o Conselho decidiu, nos termos do artigo 100º-A do Tratado que institui a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

A Secção de Secção de Indústria, Comércio, Artesanato e Serviços encarregada de preparar os correspondentes trabalhos emitiu parecer em 6 de Fevereiro de 1998, sendo relator E. Bagliano.

Na 352ª reunião plenária (sessão de 25 de Fevereiro de 1998), o Comité Económico e Social adoptou, por 81 votos a favor e 4 abstenções, o parecer que se segue.

1. Introdução

1.1. A presente proposta de directiva tem como objecto as disposições especiais de recepção dos «autocarros» (categorias M2 e M3) ⁽¹⁾ e completa neste sentido (para precisamente incluir os autocarros) a Directiva 70/156/CEE, diploma-«quadro» sobre a recepção dos veículos a motor na União Europeia.

A recepção comunitária permite, como é sabido, a venda e a colocação em circulação, em todos os Estados-Membros, de veículos cuja recepção tenha sido feita num só Estado-Membro da União Europeia. Actualmente apenas se aplica aos automóveis (categoria M1) relativamente aos quais foram adoptadas todas as directivas específicas necessárias (45 no total).

No que respeita aos autocarros, pelo contrário, falta ainda adoptar a directiva relativa às características técnicas de construção dos autocarros e do equipamento dos mesmos.

A proposta de directiva objecto do presente parecer (características técnicas de construção dos autocarros e do equipamento dos mesmos) tem como base quer os Regulamentos CEE-ONU [R36, R52 e R66 ⁽²⁾], adoptados nalguns Estados-Membros e também em muitos outros Estados europeus e não europeus, quer o projecto de regulamento em elaboração na CEE-ONU, para os veículos de dois andares.

1.2. A proposta da Comissão tem como objectivo definir prescrições mínimas para garantir a segurança dos passageiros e favorecer o transporte de passageiros com mobilidade reduzida.

⁽¹⁾ Categoria M2: veículos destinados ao transporte de passageiros com mais de oito lugares sentados além do lugar do condutor e cujo peso máximo não ultrapasse as cinco toneladas.

Categoria M3: veículos destinados ao transporte de passageiros com mais de oito lugares sentados além do lugar do condutor e cujo peso máximo ultrapasse as cinco toneladas.

⁽²⁾ R-36 — autocarros de grande capacidade (mais de 22 passageiros)

R-52 — «minibus» (até 22 passageiros)

R-66 — resistência da superestrutura.

As disposições referem-se a:

- subdivisão em classes;
- definição de autocarro de piso rebaixado;
- distribuição pelos eixos da massa de pessoas e bagagens;
- superfície mínima para os passageiros em pé e número máximo de passageiros;
- estabilidade;
- protecção contra riscos de incêndio;
- saídas (portas de serviço e de emergência, janelas de emergência e portinholas de tejadilho): número, localização, acesso, e características técnicas;
- degraus de acesso ao veículo;
- bancos e espaço para os passageiros sentados;
- corrimãos e pegas para os passageiros;
- resistência da superestrutura;
- transporte de passageiros com mobilidade reduzida e mecanismos auxiliares de embarque;
- veículos de dois andares.

2. Observações

2.1. Classes de veículos

2.1.1. Introdução

A divisão em classes, que reproduz a dos regulamentos da CEE-ONU, tem como finalidade prever diferentes disposições, e portanto também diferentes equipamentos, consoante o veículo se destinar a ser utilizado para o transporte de passageiros de pé ou sentados (classes I e II) ou somente sentados (classe III). As classes referem-se igualmente a veículos de capacidade reduzida, ou seja, até 22 passageiros (classe A, com espaço para passageiros de pé, e classe B, apenas para passageiros sentados).

Definem-se, em particular (Anexo I):

- veículos da classe I e A concebidos fundamentalmente para o transporte de passageiros de pé e, portanto, para uma utilização com paragens frequentes e próximas;

- veículos da classe II concebidos essencialmente para o transporte de passageiros sentados e, consequentemente, para trajectos longos e paragens distanciadas;
- veículos da classe III e B, que não estão preparados para o transporte de passageiros de pé.

2.1.2. Todos os «anexos técnicos» assentam nesta subdivisão em classes, em função, justamente, das diferentes utilizações dos veículos, mas com um grau equivalente de segurança. O «objectivo principal» da directiva é, de facto, «assegurar a segurança dos passageiros» como é afirmado num dos considerandos.

Um objectivo de segurança é, por exemplo, transportar o menor número de passageiros de pé quando da utilização do veículo em trajectos longos. Outro parâmetro importante de segurança é o tempo de evacuação do veículo, que impõe que o espaço mínimo para cada passageiro que viaja sentado e cada passageiro que viaja de pé seja diferente segundo a classe do veículo.

2.1.3. O Comité concorda com este projecto porque estabelece uma relação razoável entre os custos e os objectivos sem prejudicar o resultado final da «segurança equivalente» e também porque está em harmonia com os regulamentos da CEE-ONU, em permanente evolução.

2.2. Protecção contra riscos de incêndio

As prescrições desta proposta de directiva (ponto 7.5 do Anexo I) completam as da Directiva «ad hoc» sobre comportamento ao fogo de materiais inflamáveis (95/28/CE) e em rigor deveriam ser incluídas nesta última por razões de homogeneidade do conteúdo. De facto, já assim se passa no que respeita à obrigatoriedade dos cintos de segurança nos veículos das classes II e III e para a resistência dos bancos.

2.3. Degraus

A proposta de directiva estabelece (ponto 7.7.7.1 do Anexo I) uma distância máxima do primeiro degrau ao solo de 320 mm para os veículos das classes I, II e A.

A este respeito note-se, porém, que para os veículos de todas as classes utilizados em trajectos com inclinações variáveis (existentes também nas áreas urbanas), em especial para os veículos da classe II, concebidos para utilização em trajectos longos (a velocidade elevada), não é possível reduzir a distância do primeiro degrau ao solo além de um certo limite.

Assim, a distância máxima do primeiro degrau ao solo deverá ser alinhada com as disposições dos Regulamentos CEE/ONU R36 e R52 que prevêm uma altura de 36 cm para as classes I e A e de 40 cm para as classes II, III e B.

2.4. Resistência da superestrutura (Anexo IV)

A proposta de directiva prevê para o compartimento dos passageiros um espaço de sobrevivência (espaço residual) em caso de capotamento do veículo.

Seria desejável que o espaço residual fosse extensivo ao compartimento do condutor e que o problema da segurança global do condutor fosse tratado quanto antes numa directiva «ad hoc».

2.5. Desejaria o Comité que a directiva especificasse as saídas de emergência adequadas em vez de tratar em pormenor de aspectos operacionais como o número de portas de serviço.

2.6. Transporte de passageiros com mobilidade reduzida (ponto 7.12 do Anexo I) e mecanismos auxiliares do embarque (Anexo VII)

A proposta de directiva trata de modo pormenorizado e completo dos problemas relacionados com o transporte de passageiros com mobilidade reduzida, incluídos os que utilizam cadeira de rodas.

O Comité afirma-se plenamente de acordo e acolhe com satisfação a intenção da Comissão de realizar estudos suplementares para encontrar soluções cada vez melhores para facilitar o acesso das pessoas com mobilidade reduzida aos veículos. O Comité gostaria de que a directiva garantisse plena facilidade de acesso, tal com é exigido pelas organizações representativas dos interesses das pessoas deficientes.

A este respeito, porém, o Comité considera oportuno que o problema seja tratado de modo realista, sobretudo na perspectiva de obter resultados efectivos em tempo razoável. Para tal, e em respeito do princípio da subsidiariedade, os Estados-Membros poderão empenhar-se em fixar, em função das respectivas realidades nacionais e locais, uma quota mínima de autocarros dotados dos mecanismos auxiliares para embarque e desembarque de passageiros com mobilidade reduzida.

O Comité verifica que relativamente a todas as classes, com excepção da classe I, a Comissão se reserva, nos considerandos, a possibilidade de avaliar num segundo momento, as «soluções técnicas adequadas» «se necessário, com base num relatório da Comissão».

2.7. Artigo 3º da proposta de directiva — Recepção «básica» e recepção nos termos de derrogações

A proposta de directiva prevê dois níveis de recepção: uma recepção «básica» e uma recepção nos termos de derrogações (artigo 3º) indicadas com um «A» nalguns pontos dos Anexos I e VIII. A recepção «A», para a qual também algumas das prescrições fundamentais diferem das aplicáveis à recepção «básica», destina-se a permitir a recepção comunitária de veículos com características

particulares existentes nalguns Estados-Membros. Os outros Estados-Membros têm, apesar disso, a possibilidade de rejeitá-la. O Comité regista os motivos que levaram a prever este duplo nível de recepção e concorda com o seu carácter temporário, para que aponta o nº 3 do artigo 3º que prevê a possibilidade de uma revisão no ano 2003.

2.8. Número 1 do artigo 4º da proposta de directiva

2.8.1. O nº 1 do artigo 4º refere-se aos veículos da classe I «concebidos para serem utilizados em carreiras regulares urbanas e interurbanas» que deverão:

- a) conformar-se com as disposições técnicas das partes B ou C do Anexo I;
- b) dispor de, pelo menos, um dos equipamentos auxiliares de embarque previstos no Anexo VII.

2.8.1.1. Se é correcto aplicar as prescrições técnicas referidas em a) aos veículos da classe I destinados às carreiras urbanas, já parece contraditório, nomeadamente com o critério da divisão em classes, acrescentar também a utilização dos veículos daquela classe em carreiras regulares interurbanas. De facto, os veículos da classe I não obedecem a prescrições de segurança adequadas à utilização em serviços de longo curso (ver 2.1.1).

A utilização em carreiras regulares interurbanas de veículos da classe I não é assim aceitável por razões de segurança (maior número de passageiros transportáveis em pé e menor espaço para o passageiro sentado) devendo assim o nº 1 do artigo 4º ser corrigido, eliminando pelo menos a expressão «e interurbanas».

2.8.1.2. Quanto às prescrições referidas em b) — obrigação de dotar todos os veículos da classe I com os equipamentos auxiliares de embarque dos passageiros

com mobilidade reduzida — retomam-se as observações feitas no ponto 2.5.

Por coerência, as prescrições referidas nos pontos 7.12 e 7.13 do Anexo I devem ser transferidas para o Anexo VII — que trata precisamente dos equipamentos técnicos destinados a favorecer a acessibilidade — deixando, portanto, de ser obrigatórias para todos os veículos.

2.9. Artigo 7º — Comité Consultivo para a Adaptação ao Progresso Técnico

O Comité Económico e Social já se manifestou noutras ocasiões a favor da manutenção do poder de decisão do Comité de Adaptação ao Progresso Técnico, nos termos dos artigos 12º e 13º da Directiva-Quadro 70/156/CEE.

Embora o Comité Económico e Social esteja consciente da necessidade de acelerar o processo de adaptação das directivas ao progresso técnico, não pode aceitar o papel meramente consultivo atribuído ao Comité de Adaptação ao Progresso Técnico pelo artigo 7º.

3. Conclusões

O Comité Económico e Social concorda com o objectivo da directiva e apoia-o quer no que respeita à maior segurança dos passageiros, quer quanto à melhor acessibilidade das pessoas com mobilidade reduzida. Recomenda por isso:

- que, em coerência com a abordagem desenvolvida nos Anexos, assente na divisão em classes, se tenham em conta as observações — críticas — constantes do ponto 2.2 a 2.9;
- que, em especial e em coerência com os critérios de flexibilidade e consistência, invocados pela Comissão nos considerandos, e com o princípio da subsidiariedade, se tenha em conta a observação — construtiva — constante do ponto 2.6.

Bruxelas, 25 de Fevereiro de 1998.

O Presidente
do Comité Económico e Social
Tom JENKINS

Parecer do Comité Económico e Social sobre «Promover a inovação através das patentes — “Livro verde” sobre a patente comunitária e o sistema de patentes na Europa»

(98/C 129/03)

Em 25 de Junho de 1997, em conformidade com o disposto no artigo 198º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, a Comissão decidiu consultar o Comité Económico e Social sobre «Promover a inovação através das patentes — “Livro verde” sobre a patente comunitária e o sistema de patentes na Europa».

Incumbida a Secção de Indústria, Comércio, Artesanato e Serviços da preparação dos correspondentes trabalhos, emitiu parecer em 6 de Fevereiro de 1998 com base no relatório de G. Bernabei, relator.

Na 352ª reunião plenária (sessão de 25 de Fevereiro de 1998), o Comité Económico e Social adoptou, por 128 votos a favor, 1 contra e 1 abstenção, parecer seguinte.

1. O Comité, considerando:

1.1. que as patentes são instrumento essencial para estimular os investimentos no sector da investigação e tecnologia e que um direito europeu de patentes coerente e eficiente representa, por conseguinte, um elemento fundamental para a competitividade das empresas na União Europeia;

1.2. que um mercado europeu da inovação plenamente integrado reclama um sistema unitário europeu de protecção da propriedade industrial dotado de uma patente comunitária acessível, nomeadamente, «às pequenas e médias empresas de alta intensidade tecnológica ou aos “precursores” com capacidades de inovação» como realça o parecer do CES sobre o impacto nas pequenas e médias empresas (PME) da diminuição contínua e generalizada dos fundos para investigação e desenvolvimento tecnológico (I&DT) na União Europeia (tanto ao nível comunitário como dos Estados-Membros);

1.3. que o sistema de patente comunitária contido na Convenção relativa à Patente Europeia para o Mercado Comum, assinada no Luxemburgo em 15 de Dezembro de 1975, e no Acordo em matéria de Patentes Comunitárias, celebrado no Luxemburgo em 15 de Dezembro de 1989, que nunca entraram em vigor, já não parece reunir condições para concretizar a dita protecção unitária;

1.4. que urge resolver o problema da patente comunitária, conferindo-lhe a máxima prioridade, em virtude das suas repercussões na economia, na competitividade e no progresso tecnológico e industrial num mercado de escala mundial;

1.5. que é, pois, premente uma reformulação do sistema de patentes e o seu relançamento em bases que permitam o seu arranque efectivo antes de novos alargamentos da União.

Recomenda ao Conselho, à Comissão e ao Parlamento Europeu:

1.6. A patente comunitária deve ser adoptada com base num regulamento comunitário a aprovar ao abrigo do disposto no artigo 235º do Tratado.

1.7. A patente comunitária deve revestir carácter unitário, ou seja, abranger toda a Comunidade, sendo inaceitável, por contradizer as exigências do mercado único, uma patente comunitária à la carte ou «de geometria variável».

1.8. O sistema de patente comunitária deve coexistir com os das patentes nacionais e da patente europeia. O requerente de uma patente comunitária deve — na fase que antecede a concessão — poder transformar o seu pedido de patente comunitária em pedido de patente europeia.

1.9. A patente comunitária deve ter um custo acessível, que a torne comparável a uma patente europeia requerida para um número limitado de países, reduzindo, sobretudo, as despesas iniciais.

1.10. Para efeitos de contenção dos custos, há que resolver o problema das traduções, partindo da «solução global» estudada pelo IEP, de acordo com a fórmula seguinte:

1.10.1. o pedido de patente pode ser depositado em qualquer das línguas da União, mas com a obrigação de tradução numa das línguas do processo (inglês, francês, alemão);

1.10.2. o IEP prepara e publica, na língua do processo, em simultâneo com a publicação do pedido, um resumo técnico desenvolvido do mesmo. O IEP asseguraria a tradução para as outras duas línguas oficiais e publicaria o texto nas três línguas acima mencionadas via Internet. O IEP transmitiria, ainda, prontamente os referidos textos aos serviços da Comissão competentes para a valorização e difusão dos resultados da investigação (DG XIII), com vista à sua tradução em todas as outras línguas da Comunidade e publicação no banco de dados CORDIS. O custo das traduções ficaria a cargo da União a título de custo de valorização e divulgação dos resultados da investigação. Por outro lado, a Comissão deveria avaliar, no futuro, numa perspectiva mais geral,

o custo do regime linguístico adoptado, à luz do alargamento da União Europeia;

1.10.3. no momento da concessão da patente, o requerente promoveria, a expensas suas, apenas a tradução da parte relativa às reivindicações;

1.10.4. antes de qualquer acção judicial, o titular da patente asseguraria, também a expensas suas, a tradução integral da patente.

1.11. O sistema jurisdicional deveria basear-se em um número restrito de tribunais nacionais de primeira instância, competentes para julgar acções por contrafacção e acções reconventionais de nulidade, mas com o poder limitado de declarar nulidade de efeito da patente para o contrafactor (alegado) relativamente a esse tipo de contrafacção (alegada) (eficácia inter partes). Em alternativa, poder-se-ia prever que os tribunais nacionais — competentes para conhecer em matéria de contrafacção — também pudessem declarar a invalidade de uma patente comunitária (suscitada por via de reconvenção), mas precisando que a declaração de invalidade ficasse pendente de confirmação em sede de recurso.

1.11.1. O poder de declarar a nulidade da patente com efeito erga omnes deveria ser reservado, mesmo em primeira instância, à Divisão de Anulação do IEP ou, de preferência, a um novo tribunal a constituir (ressalvado o que se afirmou quanto à alternativa precedente).

1.11.2. Como segunda instância, deveria funcionar uma vara especializada do Tribunal de Primeira Instância da CE.

1.12. Quanto a taxas, as PME, as universidades e os institutos de investigação sem fins lucrativos deveriam beneficiar de condições preferenciais, sendo mister adoptar também uma política activa de apoio às PME, com a formação, nas organizações representativas, de unidades de consultoria em patentes.

1.13. Deveria estudar-se a harmonização do direito de utilização anterior.

1.14. Importa alterar a alínea c) do nº 2 do artigo 52º da Convenção sobre a Patente Comunitária para permitir a patenteabilidade dos programas de computador.

2. Introdução — Síntese do documento da Comissão

2.1. O «livro verde» sobre a patente comunitária e o sistema de patentes na Europa inscreve-se nas iniciativas

destinadas a promover a inovação na Europa sobre as quais o Comité já se pronunciou por várias vezes ⁽¹⁾.

2.2. A Comissão reconhece o papel das patentes na protecção da inovação e salienta ao mesmo tempo a complexidade e os inconvenientes de um sistema, como o vigente na Europa, onde coexistem as «patentes nacionais», a «patente europeia» (ou seja, o sistema unificado de depósito e concessão de patentes que dá lugar posteriormente a uma série de patentes nacionais) e (unicamente no papel) a «patente comunitária» (ou seja, uma patente que seria não só depositada e examinada centralmente, à semelhança da patente europeia, mas também daria lugar a um título de protecção unitário em todo o território da União Europeia).

2.3. O documento sub judice compõe-se de cinco partes: uma introdução, que se ocupa de modo geral da relação entre inovação e patentes; uma segunda parte, que relata as origens históricas da «patente europeia» e da «patente comunitária» e explica as razões por que o presente momento pode ser oportuno para uma nova acção em matéria de patente comunitária, nomeadamente à luz dos futuros alargamentos; uma terceira parte, que analisa o sistema da «patente comunitária», salientando, por um lado, as oportunidades que oferece e, por outro, os custos excessivos e outros inconvenientes que pode apresentar; uma quarta parte, que é dedicada ao debate sobre a oportunidade que teria ou não harmonizar, a nível comunitário, alguns aspectos de direito material (em particular, sobre a patenteabilidade ou não dos programas de computador), bem como alguns aspectos de direito processual; e, por último, uma quinta parte, que examina alguns problemas relativos ao sistema vigente da «patente europeia» e aos seus aspectos críticos, nomeadamente quanto a custos.

2.4. O «livro verde» parte da consideração das vantagens e dos inconvenientes do sistema da «patente europeia» criado pela Convenção sobre a Concessão de Patentes Europeias (CPE), celebrada em Munique em 5 de Outubro de 1973 ⁽²⁾.

Este sistema constituiu, sem dúvida, um progresso significativo na protecção das patentes na Europa, estabelecendo um processo centralizado (em Munique) de depósito e exame dos pedidos de patente, permitindo, pois, aos utilizadores proteger, mediante um pedido único e um processo único, a sua invenção em um ou mais dos países contratantes da CPE.

⁽¹⁾ Parecer CES 700/96 sobre «Livro Verde sobre a inovação», JO C 212 de 22.7.1996, p. 52; parecer CES 987/97 sobre «Documento de trabalho da Comissão relativo ao 5º programa-quadro — Objectivos científicos e tecnológicos», JO C 355 de 21.11.1997, p. 38; parecer CES 986/97 sobre «O impacto nas pequenas e médias empresas (PME) da diminuição contínua e generalizada dos fundos para investigação e desenvolvimento tecnológico (I&DT) na UE (tanto ao nível comunitário como dos Estados-Membros)» — JO C 355 de 21.11.1997, p. 31.

⁽²⁾ NT: Portugal: Decreto-Lei nº 52/91 de 30.8.1991.

«uma nova abordagem que [estabelecesse] a distinção entre as pequenas empresas de alta intensidade tecnológica, os “precursores”, com capacidades desaproveitadas em matéria de investigação aplicada e os simples utilizadores de produtos finais de I&DT, que constituem a maioria».

4. Questões fundamentais suscitadas pelo «livro verde»

O «livro verde» ventila várias questões, as mais importantes das quais se indicam adiante. A estas e a outras questões tentar-se-á dar resposta a partir do ponto 5 do presente parecer:

- a) É realmente necessário arrancar com a «patente comunitária»?
- b) Como é possível resolver o problema das línguas e das traduções?
- c) É admissível uma patente comunitária «de geometria variável» (à la carte)?
- d) É necessário prever a possibilidade de passagem da patente comunitária à patente europeia (e vice-versa)?
- e) É possível e desejável privar os tribunais nacionais da possibilidade de anular uma patente comunitária?
- f) É necessário que o operador do sistema da patente comunitária se autofinancie integralmente com o produto das taxas?

5. Observações na generalidade

Para analisar os problemas equacionados pelo «livro verde» da Comissão e as questões fundamentais que suscita, o Comité considera útil aplicar os critérios gerais seguintes:

5.1. *Patentes e mercado interno único*

O Comité já sublinhou, em outras ocasiões, a necessidade de uma harmonização europeia do direito das patentes a fim de consolidar a realidade do mercado interno único⁽¹⁾.

No entanto, para a plena realização do mercado interno, não basta a harmonização de determinadas disposições materiais do direito nacional em matéria de patentes, impondo-se a criação de um título de protecção unitário: a patente comunitária.

⁽¹⁾ Parecer CES 878/96 sobre a «Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa protecção jurídica das invenções biotecnológicas» (ver ponto 5 Conclusões) — JO C 295 de 7.10.1996, p. 11.

5.2. *Sistema completo e coerente*

A patente comunitária constituiria um dos três pilares da protecção comunitária da propriedade industrial, ou seja:

- a patente comunitária,
- a marca comunitária, já criada e operacional⁽²⁾,
- o modelo comunitário, em fase de preparação⁽³⁾.

A estes três pilares, poderia somar-se utilmente, mediante uma simples harmonização das legislações nacionais, o modelo de utilidade⁽⁴⁾.

5.3. *Patente comunitária e competitividade da indústria da Comunidade*

5.3.1. O lançamento de um sistema europeu de patentes que compreenda a patente comunitária é essencial para transformar os resultados da investigação e os novos conhecimentos técnico-científicos em êxitos industriais e comerciais, pondo cobro ao «paradoxo europeu da inovação» e incentivando o investimento privado em IDT, actualmente muito inferior ao dos Estados Unidos da América e do Japão.

5.3.2. Ademais, a regulamentação da patente comunitária deve ser encarada na óptica do quarto travessão do nº 1 do artigo 130º do Tratado, segundo o qual a acção da Comunidade e dos Estados-Membros para assegurar as condições necessárias ao desenvolvimento da capacidade concorrencial da indústria da Comunidade tem por objectivo «fomentar uma melhor exploração do potencial industrial das políticas de inovação, de investigação e de desenvolvimento tecnológico»⁽⁵⁾.

5.4. *Patente comunitária como indicador da capacidade de inovação*

Reconhece-se que as patentes constituem um importante indicador da capacidade de desenvolver com êxito a actividade de I&D⁽⁶⁾.

Assim, se o sistema de patente comunitária se tornar operacional, eficaz e de custo moderado, a utilização

⁽²⁾ Regulamento (CE) nº 40/94 do Conselho, de 29 de Dezembro de 1993, sobre a marca comunitária — JO L 11 de 14.1.1994, p. 1.

⁽³⁾ Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos desenhos ou modelos comunitários (COM(93) 342 final) — JO C 29 de 31.1.1994, p. 20.

⁽⁴⁾ Parecer CES 408/96 sobre o «Livro Verde — A protecção dos modelos de utilidade no mercado interno» (COM(95) 370 final) — JO C 174 de 17.6.1996, p. 6.

⁽⁵⁾ Parecer CES 700/96 sobre o «Livro verde da inovação» — JO C 212 de 22.7.1996, p. 52.

⁽⁶⁾ Z. Griliches et al. «R&D, Patents and Productivity», Chicago, 1984.

que dele façam as empresas comunitárias servirá de indicador da respectiva produtividade em termos de inovação e de resultados válidos de I&D.

5.5. *Exigência de custos competitivos*

A posição desfavorável das empresas europeias — sobretudo as PME — quanto aos custos, quando se trata de proteger as suas inovações no mercado «doméstico» (ou seja, o território da União), em comparação com as empresas dos principais países concorrentes (EUA e Japão) nos respectivos mercados «domésticos», é evidente à luz dos dados já referidos⁽¹⁾.

A contenção dos custos é, pois, uma das condições essenciais que a patente comunitária deve cumprir.

5.6. *Necessidade de propostas a breve prazo*

À margem dos aspectos económicos e concorrenciais referidos nos pontos 5.1 e 5.3.1, o Comité salienta a importância de proceder rapidamente à elaboração de uma proposta de regulamento sobre a patente comunitária até à Primavera de 1999, com vista a dotar a União de tal instrumento competitivo antes dos futuros alargamentos pretendidos.

6. Observações na especialidade

Ainda à luz dos critérios já indicados, sobre as questões fundamentais suscitadas pelo «livro verde» e acima enunciadas, observa-se o seguinte:

6.1. *Necessidade da patente comunitária*

Segundo certos círculos, o actual sistema, baseado, por um lado, nas patentes nacionais e, por outro, no sistema centralizado de depósito e concessão de patentes (patente europeia) tem funcionado bastante bem. Não obstante, as exigências do mercado único parecem tornar indispensável a patente comunitária.

Sempre em paralelo com a situação dos grandes concorrentes (EUA e Japão, ver ponto 3), é caso singular uma Europa que, ao mesmo tempo que se apresta a dotar-se de uma moeda única, não dispõe ainda de um sistema unitário de protecção das invenções.

Cabe ainda considerar o êxito, superior às expectativas mais optimistas, que a marca comunitária está a obter. Tal êxito (não esquecendo as características muito diversas da marca e da patente) sugere que, a existir um título de protecção válido em toda a Comunidade, as empresas estariam dispostas a adoptá-lo.

⁽¹⁾ Ver ponto 3.

É, pois, necessário dispor de uma patente comunitária, mantendo embora as vias nacionais e a europeia.

A patente comunitária poderia ser criada (ou, na verdade, «recriada») mediante a adopção de um regulamento comunitário ao abrigo do artigo 235º do Tratado CE.

É importante para as PME, principalmente para as que apenas actuam no mercado nacional, que os institutos de patentes nacionais continuem a existir. São essenciais para a divulgação da tecnologia e necessários para a conservação das competências nacionais em matéria de patentes.

6.2. *O problema das línguas*

Ao examinar este problema crucial (porventura, o problema principal da patente comunitária) convém ter presente os elementos seguintes:

6.2.1. é legítimo que os Estados-Membros não queiram renunciar a priori às suas línguas nacionais, mas importa considerar a dupla natureza da patente: por um lado, instrumento de informação sobre o estado da técnica e, por outro, meio técnico-legal de protecção das invenções.

6.2.2. embora se possa considerar imprescindível a expressão integral da patente na língua nacional na sua qualidade de instrumento legal, outras soluções são possíveis na sua qualidade de instrumento de informação sobre o estado da técnica;

6.2.3. segundo estimativas dignas de crédito, só uma pequena percentagem (1 % a 3 %) das traduções das patentes concedidas pelo Instituto Europeu de Patentes é efectivamente consultada⁽²⁾.

6.2.4. o problema das traduções nas línguas nacionais também é político, o que justifica a tomada de decisões a esse nível;

6.2.5. entre as soluções apresentadas no «livro verde», considera-se de aprofundar a solução global (package solution) apresentada pelo IEP e citada pela Comissão no «livro verde» que, em nosso entender, poderia articular-se nos termos seguintes:

6.2.5.1. em conformidade com o previsto para a patente europeia⁽³⁾, os pedidos de patente comunitária poderiam ser depositados numa das três línguas oficiais do processo (inglês, francês, alemão), ou, facultativamente, como já sucede, na língua do Estado-Membro da União onde o requerente tivesse a sua sede, com a obrigação de apresentar tradução, numa das três línguas

⁽²⁾ Dado fornecido pelo Presidente do IEP, I. Kober, durante a Conferência Anual Epidos de 1996 constante da acta respectiva.

⁽³⁾ CPE, artigo 14º.

oficiais do processo, no prazo prescrito no regulamento⁽¹⁾.

6.2.5.2. o Instituto Europeu das Patentes elaboraria um resumo desenvolvido (enhanced abstract) do pedido de patente, na língua do processo, no intuito de produzir um texto que fosse uma síntese técnica clara e real da invenção. Esta síntese seria publicada simultaneamente à publicação do pedido. O próprio IEP asseguraria a tradução para as outras duas línguas oficiais e publicaria o texto na Internet nas três línguas. O IEP mais transmitiria prontamente os ditos textos aos serviços da Comissão competentes para a valorização e difusão dos resultados da investigação (DG XIII), para que fossem traduzidos para todas as outras línguas da Comunidade e publicados na base de dados CORDIS, de modo a constituírem de facto um meio rápido de difusão do progresso técnico.

6.2.5.3. dado o valor que teria para a difusão dos conhecimentos técnico-científicos a tradução dos resumos nas línguas nacionais, o custo desta tradução não estaria a cargo do requerente da patente, mas seria suportado pela União, como custo de valorização e difusão dos resultados da investigação;

6.2.5.4. no acto da concessão da patente, só se efectuaria tradução para as línguas nacionais dos Estados-Membros das reivindicações da patente. Tais traduções ficariam a cargo e a expensas do requerente;

6.2.5.5. antes de qualquer acção intentada pelo titular da patente a fim de fazer valer os direitos dela decorrentes, seria efectuada a tradução de toda a documentação da patente no país afectado. Também esta tradução ficaria a cargo e a expensas do titular.

6.2.6. Encarregar o IEP da preparação do resumo desenvolvido do pedido de patente teria a vantagem da adopção de critérios unívocos.

Não obstante, no tocante à tradução dos referidos resumos para as línguas nacionais, seria admissível que o IEP a confiasse, sob a sua responsabilidade, aos institutos nacionais — se o desejassem e pudessem efectuá-la — e, nesse caso, os institutos nacionais incumbidos de tal tarefa transmitiriam as traduções respectivas aos serviços da Comissão mencionados no ponto 6.2.5.2, para difusão.

6.2.7. Futuramente, à luz do alargamento da União Europeia, a Comissão poderia procurar outras soluções, no âmbito da questão mais geral do regime linguístico da Comunidade, em função, nomeadamente, das consequências em termos de custos relativos e de competitividade da indústria europeia.

6.3. *Inadmissibilidade de uma patente comunitária à la carte*

6.3.1. A solução da patente comunitária à la carte parece ser defendida nalguns círculos empresariais profissionais, que sublinham a necessidade de dispor de um sistema «flexível».

6.3.2. Na realidade — sem prejuízo da possibilidade aberta ao requerente de optar, numa determinada fase do processo, por uma patente europeia (ver 6.4 a seguir) — a solução da patente comunitária à la carte parece contraditória com exigências fundamentais do mercado único, sendo, pois, de rejeitar firmemente.

6.4. *Possibilidade de converter um pedido de patente comunitária num pedido de patente europeia*

6.4.1. Como se fez notar, importa dissociar este problema da hipótese da patente comunitária à la carte, embora, em determinados aspectos, os efeitos práticos pudessem ser similares.

6.4.2. Na perspectiva de uma Comunidade que se prepara para um futuro alargamento, parece razoável consentir ao requerente de uma patente comunitária que transforme o seu pedido — antes da conclusão do processo de concessão — num pedido de patente europeia, que, a ser concedida, daria lugar a uma série de patentes nacionais, para os países designados.

6.4.3. No entanto, considerações análogas às já tecidas no ponto anterior quanto à patente comunitária à la carte levam a que não pareça compatível com as exigências do mercado único a possibilidade de transformar uma patente comunitária, uma vez concedida, numa patente europeia, ou seja, numa série de patentes nacionais.

6.4.4. Tão-pouco parece realista a possibilidade de transformar um pedido de patente europeia num pedido de patente comunitária, salvo no caso de uma patente europeia que designasse todos os Estados-Membros da União.

6.4.5. Por conseguinte, merece aprovação a possibilidade de transformar um pedido de patente comunitária em pedido de patente europeia se o pedido de transformação preceder a concessão da patente.

6.5. *Assuntos jurisdicionais*

Sobre a delicada questão das competências dos tribunais nacionais e dos órgãos comunitários, parece razoável tomar como ponto de partida o sistema previsto no regulamento sobre a marca comunitária em matéria de contrafacção e de validade das marcas comunitárias⁽²⁾.

(1) Cf. «Regulamento de execução da Convenção sobre a Patente Europeia», cap. I.

(2) Regulamento (CE) n.º 40/94 do Conselho, de 29 de Dezembro de 1996, sobre a marca comunitária — JO L 11 de 14.1.1994, p. 1.

Para a patente comunitária poderia prever-se um sistema similar, com algumas correcções que contemplassem a especificidade da patente comunitária e, nomeadamente, a elevada qualificação — não só jurídica como também técnica — que deve exigir-se a uma instância competente para declarar a nulidade de uma patente com eficácia em todo o território da União.

Nesta perspectiva, a solução que se pode imaginar é a seguinte:

6.5.1. Os Estados-Membros designam, no seu território, um número reduzido de tribunais nacionais — nunca mais de cinco por Estado⁽¹⁾ — competentes para conhecer, em primeira instância:

6.5.1.1. de todas as acções por contrafacção de patentes comunitárias;

6.5.1.2. de todas as acções declarativas de não contrafacção de patentes comunitárias;

6.5.1.3. de todas as acções «reconvencionais» em matéria de validade de uma patente comunitária intentadas pelo (presumido) contrafactor no âmbito de uma acção principal de contrafacção.

No atinente à questão supra, propõem-se seguidamente, a título de alternativa, duas soluções, ambas inspiradas no critério de, por um lado, permitir que o juiz da contrafacção também decida em matéria de validade e de, por outro, atribuir uma eficácia limitada a tal decisão (no intuito de evitar consequências irreparáveis em caso de má decisão).

Segundo uma primeira solução, a eventual decisão desfavorável à validade da patente comunitária não teria o efeito de declarar a sua nulidade com eficácia geral (erga omnes). Pelo contrário, o efeito seria apenas o de declarar a patente em causa insusceptível de invocação contra o alegado contrafactor de maneira circunscrita a essa causa e a esse tipo específico de contrafacção (alegada). (Esta primeira solução teria a vantagem de clarificar imediatamente e com efeito imediato a validade ou invalidade da patente, mas — tendo apenas eficácia inter partes — poderia ocasionar uma proliferação de litígios com terceiros sobre a mesma patente.)

Em alternativa, poderia prever-se que os tribunais nacionais, escolhidos em conformidade com o ponto 6.5.1, fossem competentes para declarar a invalidade de uma patente comunitária (quando a acção fosse intentada por via reconvencional) com eficácia erga omnes, mas com a indicação de que tal declaração ficaria pendente de confirmação de nulidade em sede

própria. (Esta segunda solução teria a vantagem de evitar a proliferação das acções em juízo — porque a decisão teria eficácia erga omnes — mas a desvantagem de não ser imediatamente eficaz, na pendência de confirmação por via de recurso.)

6.5.2. Os tribunais nacionais não seriam, pois, competentes para anular as patentes comunitárias com efeito erga omnes (salvo, evidentemente, se fosse escolhida a alternativa formulada pelo último parágrafo do ponto 6.5.1.3). Tal competência seria conferida exclusivamente:

6.5.2.1. Em primeira instância, a uma Divisão de Anulação do IEP ou, de preferência, a um novo tribunal especializado;

6.5.2.2. Em segunda instância, a uma vara especializada do Tribunal de Primeira Instância da Comunidade Europeia (TPI).

6.5.3. A vara especializada do TPI funcionaria como segunda instância para as acções por contrafacção intentadas perante os tribunais nacionais.

6.5.4. Contra as decisões da vara especializada do TPI seria possível um último recurso, limitado a questões de direito, para o Tribunal de Justiça da Comunidade Europeia.

6.5.5. Em qualquer circunstância, os tribunais nacionais competentes, nos termos do precedente ponto 6.5.1, poderiam, sempre que o considerassem oportuno, conceder providências de urgência a favor do titular da patente, com eficácia em todo o território da União.

6.6. *Papel dos institutos nacionais*

6.6.1. No âmbito do sistema integral imaginado, os institutos nacionais continuariam a desempenhar o papel que exercem actualmente em matéria de patentes nacionais e patentes europeias.

6.6.2. Caber-lhes-ia ainda um papel activo de difusão e promoção do sistema de patentes e do património de conhecimento que este representa, patentes comunitárias incluídas, especialmente nas relações com as PME — nomeadamente mercê de um reforço geral da cooperação com as organizações representativas de PME, microempresas e empresas do sector do artesanato nos Estados-Membros, das associações profissionais, dos consultores de empresas e dos inventores independentes.

6.6.3. Para essa função de promoção e difusão, receberiam contribuições financeiras adequadas do órgão comunitário competente, eventualmente sob a forma de uma percentagem das taxas de manutenção das patentes comunitárias.

6.7. *Questões relacionadas com as taxas*

6.7.1. No sistema de patente comunitária, com base num regulamento comunitário⁽²⁾, não teria sentido uma

⁽¹⁾ O número indicado (5) é arbitrário. Considera-se, todavia, preferível indicar um número preciso (ainda que arbitrário), em vez de recorrer à formulação demasiado genérica do artigo 91º do regulamento sobre a marca comunitária, ou seja «um número tão limitado quanto possível». Quanto à ideia de designar em cada Estado-Membro um único Tribunal de Primeira Instância é solução que parece penalizar, sobretudo, as PME por muito ligadas à realidade regional.

⁽²⁾ Cf. ponto 6.1.

chave de repartição das taxas entre os Estados-Membros, como previsto em CPC/APC⁽¹⁾.

6.7.2. Ao contrário e por princípio, as taxas pagas pelos utilizadores do sistema deveriam permanecer no operador do próprio sistema, isto é, no IEP, integrado nos órgãos comunitários, ressalvada compensação adequada que este prestasse aos institutos nacionais pela actividade indicada em 6.6.

6.7.3. Ademais, para tornar atractivo o sistema da patente comunitária, importa prever que as taxas de manutenção da patente fossem de valor sensivelmente inferior ao das taxas de manutenção em vigor de uma patente europeia que abranja toda a Comunidade.

6.8. *Condições preferenciais para as PME*

6.8.1. À semelhança do que se passa nos Estados Unidos, conviria prever, também no sistema de patente comunitária, um regime de taxas reduzidas (por exemplo, 50 %) para as PME [definidas em conformidade com a Recomendação 96/280/CE da Comissão⁽²⁾] bem como para as universidades e os institutos de investigação sem fins lucrativos.

6.8.2. No que se refere mais concretamente às PME, incluindo as microempresas e as empresas do sector do artesanato, convém aplicar-lhes uma política enérgica, a fim de apoiar e reforçar a sua capacidade de inovação. Para esse efeito, seria necessário, além da redução das taxas, formar, nas organizações representativas (associações profissionais, câmaras de comércio, etc.) consultores incumbidos de informar directamente as empresas e de as acompanhar nos trâmites seguidos pela inovação até à concessão da patente e à comercialização. Essa medida poderia inscrever-se no 5º programa-quadro de investigação e desenvolvimento tecnológico.

⁽¹⁾ Cf. artigo 20º «Obrigações financeiras e receitas».

⁽²⁾ NT: Recomendação 96/280/CE da Comissão, de 3 de Abril de 1996, relativa à definição de pequenas e médias empresas — JO L 107 de 3.4.1996, p. 4.

6.9. *Harmonização complementar eventual a nível comunitário*

6.9.1. Patenteabilidade dos programas de computador

6.9.1.1. O Comité regista que, em termos gerais, os programas de computador são protegidos, através dos direitos de autor (copyright), pela Directiva 91/250/CEE⁽³⁾.

6.9.1.2. De resto, considera oportuno alterar a alínea c) do nº 2 do artigo 52º da CPC, que exclui da protecção por patente os programas de computador, mas frisa que as «invenções ligadas aos suportes lógicos», para poderem beneficiar de patente, deveriam constituir «solução para um problema técnico».

6.9.2. Direito de utilização anterior

Convém ainda considerar a oportunidade de harmonizar o direito de utilização anterior.

6.9.2.1. Seria de definir em termos pertinentes e harmonizados em que limites um terceiro que tivesse começado a utilizar de boa fé uma invenção (ou que tivesse efectuado preparativos sérios para a utilizar comercialmente) pudesse continuar tal uso a despeito da concessão da patente comunitária a outra pessoa.

6.9.3. Invenções dos assalariados

6.9.3.1. O Comité não considera que as diferenças observadas na legislação entre os Estados-Membros em matéria de invenções de assalariados justifiquem harmonização a nível comunitário.

6.9.3.2. Em obediência ao princípio de subsidiariedade, o Comité opina que a matéria deve continuar a ser regida pelas diferentes legislações nacionais.

6.9.4. Necessidade de harmonização no domínio da biotecnologia

Urge adoptar a directiva relativa à harmonização do direito de patentes no domínio da biotecnologia a fim de evitar que as empresas europeias sejam fortemente penalizadas em relação aos seus concorrentes não europeus (especialmente, os dos EUA).

⁽³⁾ Directiva 91/250/CEE do Conselho, de 14 de Maio de 1991, relativa à protecção jurídica dos programas de computador — JO L 122 de 17.5.1991, p. 42.

Bruxelas, 25 de Fevereiro de 1998.

O Presidente
do Comité Económico e Social
Tom JENKINS

2.1.1.1. Com tal opção, a Comissão considera ter garantido um «nível equivalente de protecção» em vários Estados-Membros, deixando ao critério destes o meio de prosseguirem esses objectivos. Assim, são da responsabilidade dos Estados-Membros:

- a) a definição das medidas necessárias para proibir no seu território as actividades que a proposta de directiva considera ilícitas;
- b) as sanções a aplicar aos infractores, as quais, porém, devem ser:
 - eficazes,
 - dissuasoras e
 - proporcionais ao impacto potencial da actividade ilícita.

2.2. Campo de aplicação

2.2.1. A directiva delimita o campo de aplicação dos «serviços protegidos por acesso condicional», na medida em que a autorização do acesso ao serviço tenha por objectivo garantir a remuneração dos serviços seguintes:

- A «radiodifusão televisiva», conforme definida no artigo 1º, alínea a), da Directiva 89/552/CEE ⁽¹⁾.
- A «radiodifusão sonora», que inclui não apenas os sinais sonoros, mas também outros sinais de dados no âmbito do mesmo canal.

Ambas excluem a prestação de serviços mediante pedido individual.

- Os «serviços da Sociedade de Informação», definidos como «qualquer serviço prestado à distância por via electrónica e mediante pedido individual de um destinatário de serviços».

2.3. Objecto da proposta de directiva

2.3.1. O objecto da proposta de directiva é a interdição, no espaço da União Europeia, das actividades seguintes:

- a) O fabrico, a importação, a venda ou a posse para fins comerciais de dispositivos ilícitos.
- b) A instalação, a manutenção ou a substituição, para fins comerciais, de dispositivos ilícitos.

Por «dispositivo ilícito» deve entender-se qualquer equipamento ou programa informático concebido ou adaptado com vista a permitir o acesso não autorizado a um serviço protegido.

- c) A utilização da comunicação comercial para promover dispositivos ilícitos.

2.3.1.1. Por «comunicação comercial» deve entender-se todas as formas de comunicação destinadas a promover produtos, serviços ou a imagem de uma empresa ou organização junto dos consumidores finais e/ou distribuidores.

2.3.1.2. Não obstante, das definições do artigo 1º não consta o conceito de «comunicação comercial».

2.3.2. A Comissão centra mesmo assim o objecto da sua proposta no «fabrico e comercialização dos dispositivos ilícitos de descodificação».

2.3.2.1. Esta medida não inclui no seu âmbito de aplicação o seguinte:

- a) Os aspectos relacionados com a «recepção não autorizada» de qualquer dos serviços referidos, nem a aquisição ou a posse privada de qualquer dispositivo ilícito sempre que não tenha fins comerciais.
- b) Os direitos relativos ao conteúdo da informação transmitida pelos dispositivos ilícitos.
- c) Os direitos de propriedade industrial em relação aos descodificadores, por serem objecto de uma outra proposta em preparação.
- d) Finalmente, os aspectos relacionados com a protecção do direito à privacidade e à segurança das transacções comerciais que não tenham como suporte o pagamento de um serviço codificado de comunicação.

3. Observações na generalidade

3.1. O Comité acolhe com satisfação a proposta de directiva da Comissão, que reflecte o seu parecer sobre o Livro Verde.

3.2. Todavia, o Comité considera que perante a actual existência de lacunas e a distorção de concorrência por elas ocasionada, o instrumento jurídico deveria ser o regulamento e não a directiva, em virtude de:

- assegurar uma harmonização mais eficaz, já que seria directamente aplicável nos Estados-Membros,
- evitar um longo processo de transposição das medidas propostas para o direito nacional.

3.3. No que diz respeito ao seu âmbito de aplicação, deveria incluir a prestação de serviços profissionais, como por exemplo a telemedicina.

⁽¹⁾ JO L 298 de 17.10.1989, p. 23.

3.4. O objectivo do artigo 2º é garantir a livre circulação dos serviços protegidos, dos serviços vinculados e dos dispositivos de acesso condicional; no entanto, o seu nº 2 pode tornar-se supérfluo, uma vez que se limita a reproduzir princípios do Tratado de aplicação genérica e óbvia.

3.5. Quanto às actividades infractoras, seria conveniente acrescentar à alínea c) do artigo 3º os «serviços vinculados», os quais compreendem a instalação, a manutenção ou a substituição de dispositivos de acesso condicional, bem como a prestação de serviços de comunicação comercial relacionados com serviços ou dispositivos protegidos ou outros serviços vinculados.

3.6. O número 1 do artigo 4º poderia ser substituído por um preceito que reconheça o tipo de ilicitude criminal das actividades descritas no artigo 3º.

3.7. O número 2 do artigo 4º deveria contemplar de forma mais abrangente a legitimação activa, de modo a possibilitar a todos os que apresentem um «interesse directo» o exercício de actividades de reparação, de cessação e medidas cautelares diante dos tribunais.

3.8. No artigo 5º deveria ser incluída a obrigação para os Estados-Membros de comunicarem à Comissão os regimes de sanções aplicáveis, já que estas não podem estar contidas nos textos legais de transposição.

4. Observações na especialidade

4.1. O Comité considera que deverá incrementar-se o nível de protecção dos consumidores que utilizam serviços de acesso condicional, especialmente no que concerne à resolução de reclamações e eventuais pedidos de indemnização; à qualidade do serviço e sua comprovação; e ao pagamento e suas formas possíveis nos aspectos não abrangidos pela Directiva 97/7/CE de 20 de Maio de 1997, relativa à protecção dos consumidores em matéria de contratos à distância.

4.2. O Comité considera que a implantação na sociedade dos serviços de acesso condicional deve garantir em qualquer caso a protecção da intimidade e da confidencialidade dos cidadãos.

4.3. Deveriam ser introduzidas sanções complementares no plano aduaneiro semelhantes às contidas no Regulamento (CE) nº 3295/94 de 22 de Dezembro de 1994, no qual se estabelecem medidas destinadas a proibir a introdução em livre prática, a exportação, a reexportação e a colocação sob um regime suspensivo das mercadorias de contrafacção e das mercadorias-pirata.

4.3.1. Ao adoptar-se sanções no plano aduaneiro, seria oportuna a criação, a nível da Comissão, de um comité de acompanhamento semelhante ao comité previsto no regulamento citado no parágrafo anterior.

Bruxelas, 25 de Fevereiro de 1998.

*O Presidente
do Comité Económico e Social*

Tom JENKINS

Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de regulamento do Conselho (CE) que estabelece novas regras relativas aos auxílios à construção naval»

(98/C 129/05)

Em 20 de Outubro de 1997, o Conselho decidiu, nos termos do artigo 198º do Tratado CE, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

Foi encarregada da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção de Indústria, Comércio, Artesanato e Serviços, que emitiu parecer em 6 de Fevereiro de 1998. Foi relator J. Simpson.

Na 352ª reunião plenária (sessão de 25 de Fevereiro de 1998), o Comité Económico e Social adoptou por 110 votos a favor, 3 contra e 7 abstenções o seguinte parecer.

Dado que as propostas para um novo regime de auxílios devem ser consideradas no âmbito das políticas mais gerais para a construção naval e, em particular, da comunicação paralela da Comissão⁽¹⁾ que apresenta novas orientações para melhorar a competitividade do sector (ponto 1.5 da exposição de motivos do regulamento), o Comité remete para o parecer que emitiu sobre aquela comunicação.

Recordem-se as principais conclusões do referido parecer:

- O CES apoiou, nesse parecer⁽²⁾, os objectivos fixados na proposta de acordo da OCDE sobre construção naval. Lamenta que os Estados Unidos não tenham ratificado esse acordo. Embora continue a esperar que o referido acordo OCDE seja ratificado, manifesta o seu apoio de princípio à proposta de novo regulamento, que tem em vista promover desenvolvimento de uma indústria de construção naval europeia mais forte e mais competitiva.
- O CES louva os esforços da Comissão para elaborar um conjunto de políticas marítimas coerentes que se reforcem mutuamente, que vão da promoção da investigação e inovação do incentivo à cooperação em todo o sector até, mais recentemente, ao incentivo ao desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância, como contributo para resolver problemas mais gerais do transporte de mercadorias dentro e fora da Comunidade.
- Acontecimentos recentes nos mercados financeiros e cambiais do Extremo Oriente criaram um clima de incerteza para grande número de sectores, incluindo o da construção naval. O Comité reconhece que a Comissão terá que acompanhar de perto os acontecimentos e, se necessário, tomar medidas apropriadas se estes constituírem uma ameaça para a indústria naval.
- Embora a supressão dos auxílios à exploração e a sua substituição por medidas mais selectivas estejam

no cerne da proposta de regulamento, o CES terá relutância em apoiar tal supressão se a probabilidade de êxito competitivo for reputada demasiado fraca e as medidas alternativas não oferecerem efeito equivalente.

- O Comité sugere, pois, que se proceda a um exame comparativo mais aprofundado para determinar a posição concorrencial relativa dos principais produtores antes de se decidir de uma data limite para a supressão dos auxílios à exploração.
- O Comité regozija-se com o facto de que a Comissão se compromete a examinar, até ao final de 1999 (um ano antes do prazo final), a situação do mercado e a considerar a adopção de medidas apropriadas caso se verifique existirem práticas anticoncorrenciais.
- É possível que surjam dificuldades se o âmbito de aplicação do novo regulamento não for extensivo a aspectos sensíveis das actividades da reparação naval; o Comité acolhe favoravelmente esta abordagem mais lógica do conjunto das actividades de construção, transformação e reparação de navios.
- O Comité apoia as propostas relativas aos créditos à exportação, aos auxílios contratuais, aos auxílios ao encerramento de instalações, aos auxílios ao investimento e à reestruturação. O Comité ficaria, todavia, preocupado se consequência destas modificações fosse aumentar as despesas públicas para a construção naval, quando o efeito suposto é, em princípio, o oposto: reduzir e eliminar auxílios.
- A Comissão deverá acompanhar o impacto das medidas e, em particular, o impacto dos diferentes tipos de apoios.
- A Comissão deverá evitar qualquer medida que possa provocar uma «corrida internacional ao subsídio» e prosseguir no seu esforço para controlar — até à sua eliminação final — os subsídios à construção naval mediante um acordo global dentro do espírito do Acordo da OCDE. Isto mesmo se deveria constituir como um dos princípios fundamentais, evitando, assim, a construção de embarcações quando tal não

⁽¹⁾ COM(97) 470 final.

⁽²⁾ JO C 30 de 30.1.1997, ponto 4.3.

tenha justificação económica e possa conduzir à distorção desleal da actividade no sector da

construção naval e a um sério prejuízo para a economia do sector do transporte marítimo.

Bruxelas, 25 de Fevereiro de 1998.

O Presidente
do Comité Económico e Social
Tom JENKINS

Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Comunicação da Comissão sobre a dimensão social e laboral da sociedade da informação — Prioridade à dimensão humana — Etapas seguintes»

(98/C 129/06)

Em 29 de Julho de 1997, o Conselho decidiu, nos termos do artigo 198º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a comunicação supramencionada.

Incumbida de preparar os correspondentes trabalhos, a Secção de Assuntos Sociais, Família, Educação e Cultura emitiu parecer em 12 de Fevereiro de 1998 com base no relatório introdutório do relator G. Pellarini.

Na 352ª reunião plenária (sessão de 26 de Fevereiro de 1998), o Comité Económico e Social adoptou por 97 votos a favor e 9 contra o seguinte parecer.

1. Introdução

1.1. Prosseguindo o seu trabalho de acompanhamento, análise e orientação sobre o impacte e os problemas da sociedade da informação, a Comissão apresentou um novo documento que trata principalmente da dimensão social e das repercussões no mercado do trabalho.

1.2. Tem como ponto de partida o plano de acção para 1994 «A Via Europeia para a Sociedade da Informação» e o Livro Verde de 1996 «Viver e Trabalhar na Sociedade da Informação: Prioridade à dimensão humana».

Prosseguindo na direcção traçada por estes documentos fundamentais, a comunicação estabelece os seguintes objectivos explícitos:

- aumentar a sensibilização para as implicações sociais da sociedade da informação;
- integrar a dimensão da sociedade da informação nas políticas e acções sociais;
- identificar medidas especificamente concebidas para maximizar a contribuição da sociedade da informação para a promoção do emprego e da inclusão.

1.3. Numa primeira parte, a Comissão acentua a necessidade de facilitar o acesso à sociedade da informação, que deve «assentar nos princípios da igualdade de oportunidades, participação e integração de todos».

As infra-estruturas e os serviços «devem estar disponíveis e a preços acessíveis»; os conceitos de «serviço universal» e «acesso público» devem ser aprofundados e encarados segundo uma concepção dinâmica; é necessário desenvolver a convivialidade do equipamento e dos programas informáticos; os grupos sociais pouco participativos e pouco informados devem ser sensibilizados para as oportunidades oferecidas pelas novas tecnologias, envolvendo-os numa aprendizagem contínua.

1.4. A aplicação da sociedade da informação nos serviços públicos pode apoiar e desenvolver a vida democrática, favorecendo a participação e a transparência administrativa. A Comissão informa, a este propósito, que está a preparar um livro verde sobre o acesso à informação do sector público.

1.5. Também no plano mais especificamente social, poderão surgir resultados significativos, nomeadamente nas políticas destinadas a promover a igualdade de oportunidades e a melhoria da qualidade de vida e das oportunidades de trabalho dos deficientes.

1.6. Uma segunda parte é dedicada às mudanças na organização e no mercado de trabalho. Já no Livro Verde «Prioridade à dimensão humana», a Comissão propunha um debate aprofundado sobre a modernização da vida profissional.

Deram-se nestes últimos anos e continuam a dar-se profundas mudanças na organização do trabalho, que incidem, sobretudo, na relação entre flexibilidade e segurança.

1.7. Por um lado, o surgimento de novas formas de organização pode contribuir significativamente para a melhoria da competitividade da economia, como foi já realçado no Livro Verde «Parceria para uma nova organização do trabalho», o que se reveste de importância fundamental para pôr a Europa em condições de desempenhar um papel de primeiro plano na crescente globalização da produção e dos mercados.

1.8. Por outro lado, as consultas feitas pela Comissão puseram em evidência «o facto de empregadores e sindicatos estarem preocupados com a possibilidade de a introdução das TIC (Tecnologias da Informação e da Comunicação) e das novas formas de organização do trabalho resultar numa maior insegurança no emprego e em padrões laborais inferiores»⁽¹⁾.

1.9. A comunicação em apreço dá particular atenção às formas de teletrabalho, cuja penetração não consegue atingir ainda a dimensão pretendida, não obstante a generalizada manifestação de interesse por parte dos trabalhadores.

1.10. O próprio diálogo social é influenciado pelas novas tecnologias, porque «os parceiros sociais deixam de poder operar no âmbito dos tradicionais sistemas de negociação colectiva» devido à crescente flexibilização da organização laboral e à globalização dos mercados e da produção⁽²⁾.

1.11. Por fim, uma outra parte da comunicação é dedicada às oportunidades de emprego que as TIC podem oferecer.

1.12. O processo de liberalização das TIC poderá proporcionar novos empregos, que «dependerão do ritmo deste processo, assim como da velocidade da difusão das novas tecnologias» (ponto 42).

As PME do sector dos serviços informáticos são, em particular, as maiores responsáveis pela criação de novos postos de trabalho na Europa. No entanto, há problemas decorrentes da falta de qualificações profissionais e a necessidade de uma contínua e adequada actualização dos conhecimentos.

⁽¹⁾ Comunicação «A dimensão social e laboral da sociedade da informação», COM(97) 390 final, ponto 26.

⁽²⁾ Comunicação «A dimensão social e laboral da sociedade da informação» COM(97) 390 final, ponto 32.

1.13. As administrações regionais e locais têm um papel importante a desempenhar no apoio às PME, ajudando-as a desenvolver todas as suas potencialidades.

1.14. Também a economia social pode ter um papel importante, utilizando as novas tecnologias para ajudar categorias particularmente desfavorecidas a superar a exclusão social.

1.15. Por fim, os próprios serviços públicos de emprego encontrarão nas TIC os instrumentos mais eficazes e oportunos para conciliar a procura e a oferta de postos de trabalho.

1.16. O documento conclui pela necessidade de uma forte integração da dimensão social nas estratégias dos Estados-Membros de desenvolvimento da sociedade da informação.

2. Observações na generalidade

2.1. No parecer sobre a Comunicação da Comissão «A Europa na vanguarda da sociedade global da informação: plano de acção evolutivo», o Comité «saúda a forma como a Comissão e todos os organismos comunitários estão decididamente empenhados no plano de acção evolutivo»⁽³⁾.

2.2. O documento em apreço constitui, sem dúvida, devido à complexidade das questões tratadas e dos problemas suscitados, a confirmação da importância objectiva desta nova revolução tecnológica, que afecta profundamente todos os aspectos da vida económica, social e cultural.

2.3. No entanto, se são grandes as oportunidades, são também consideráveis os riscos de exclusão de categorias importantes da população.

2.4. Não é a primeira vez que a Comissão se interroga sobre as consequências da sociedade da informação no domínio social e, em particular, do emprego, mas a comunicação em apreço constitui, sem dúvida, um salto qualitativo na abordagem dos temas complexos da coesão social e da relação entre emprego e novas tecnologias.

2.5. De apreciar, antes de mais, o facto de não se tratar de medidas isoladas susceptíveis de actuarem neste ou naquele aspecto de forma variável, mas sim de uma verdadeira estratégia de compromisso da União para os próximos anos não só no plano estritamente financeiro, mas também no plano das escolhas mais gerais de política económica, social e cultural.

2.6. Neste sentido se tinha exprimido também o Comité no referido parecer sobre o plano evolutivo quando afirmava que o processo de construção da

⁽³⁾ JO C 296 de 29.9.1997, ponto 7.1, p. 13.

sociedade da informação «implica escolhas que não podem ser feitas separadamente, devendo antes ser definidas tendo em conta o contexto geral e as implicações jurídicas, organizativas, económicas, sociais e culturais»⁽¹⁾.

2.7. Reconhece-se perfeitamente na comunicação a «prioridade à dimensão humana» na medida em que não só «define a estratégia da Comissão de desenvolvimento ulterior da dimensão social da sociedade da informação», mas também formula, para cada ponto examinado, propostas de acção, cuja realização concreta será, sem dúvida, verificada posteriormente, mas que constituem desde já um quadro interessante de compromisso da Comissão para os próximos anos.

2.8. Cada uma das partes da comunicação, em que são tratados os aspectos individualizados mais importantes da sociedade da informação no plano social, anuncia medidas formais, documentos de estudo e iniciativas concretas para promover o debate ou divulgar a informação.

2.9. No entanto, são retomadas também questões mais de fundo. É importante, por exemplo, o facto de a Comissão declarar pretender «reexaminar», tendo em vista verificações e eventuais ajustamentos, escolhas fundamentais, tais como a questão do «alcance, qualidade, nível e custo do serviço universal até 1 de Janeiro de 1998» na perspectiva de garantir a acessibilidade a todos.

2.10. Também no plano da promoção da participação democrática, a Comissão aceita a proposta do Parlamento Europeu de elaborar uma estratégia de informação para facilitar o acesso às instituições por parte do público e das organizações.

2.11. No que diz respeito ao problema do emprego, que constitui o núcleo central e essencial da comunicação, transparece claramente a consciencialização de que as profundas alterações provocadas pelas TIC devem ser seguidas e analisadas atentamente a fim de garantir, por um lado, melhores desempenhos para as empresas e, por outro, o respeito pelos direitos dos trabalhadores.

2.12. Deve ser saudada, por conseguinte, a decisão de desenvolver uma rede europeia que permita reforçar a IDT e divulgar as boas práticas no atinente a novas formas de organização do trabalho e da produção. Deverão ser empreendidas investigações e estudos também no âmbito dos programa-quadro de investigação e desenvolvimento tecnológico e do plano de acção para a inovação.

2.13. Em particular, relativamente ao teletrabalho, a Comissão pretende tratar o problema da definição jurídica e promover consultas aos parceiros sociais sobre a conveniência de uma acção comunitária para a protecção dos trabalhadores nele envolvidos.

2.14. É também importante a insistência da Comissão na necessidade de considerar o emprego, a relação entre

flexibilidade e segurança social e as condições de trabalho entre as futuras prioridades do diálogo social, que se poderá desenvolver também graças às oportunidades oferecidas pelas TIC.

2.15. Quanto às potencialidades em termos de novos empregos, convirá aprofundar os aspectos da desmaterialização da economia. A Comissão pretende fazê-lo no âmbito do Quinto Programa-Quadro de IDT, vigiando, igualmente, as tendências reais através de um acompanhamento e das recolhas estatísticas do Eurostat e do ESIS.

2.16. A Comissão dá particular atenção ao contributo que advirá para a criação de novos postos de trabalho da divulgação de novas tecnologias no desenvolvimento local. Como o Comité já o repetiu por diversas vezes, este é um dos sectores económicos que deverá ser valorizado ao máximo nos próximos anos, pois constitui uma importante bolsa de novos empregos. A aplicação de novas tecnologias pode reforçar e acelerar estas possibilidades.

2.17. No entanto, é também necessário atacar o problema estrutural da discrepância entre as qualificações elevadas e actualizadas exigidas pelas empresas e uma formação profissional insuficiente. Um inquérito citado na comunicação relewa que 52 % dos trabalhadores à procura de emprego não dispõem de qualquer formação profissional e que, dentre eles, apenas uma pequena minoria tem acesso a verdadeiras oportunidades de qualificação.

2.18. A Comissão declara, por conseguinte, que «no contexto das propostas da Agenda 2000, manterá o seu propósito de desenvolver sistemas de formação de recursos humanos por forma a antecipar a mudança económica e social, manter a empregabilidade e gerir o potencial de emprego da sociedade da informação» (ponto 48).

3. O serviço universal

3.1. O Comité considera que o trabalho da Comissão na definição da estratégia geral da sociedade da informação está bem orientado, mas pode ser ainda mais aprofundado e pormenorizado, sobretudo no que diz respeito à questão do serviço universal.

3.2. No documento em apreço, a Comissão adopta uma posição nova, mais problemática, sobre a questão do serviço universal. O Comité exprimiu, por várias vezes, perplexidade face a uma abordagem demasiado liberal deste tema delicado e fundamental. A prudência adoptada pela Comissão parece dar razão à posição do Comité e às suas reiteradas solicitações.

⁽¹⁾ JO C 296 de 29.9.1997, ponto 7.1, p. 13.

3.3. São diversos os aspectos a considerar:

- possibilidade real de que sejam garantidos os acessos à sociedade da informação de interesse público;
- garantia de que não haja exclusões ou limitações para as populações residentes em zonas periféricas e rurais ou para grupos socialmente desfavorecidos;
- divulgação em massa das tecnologias e dos conhecimentos da sociedade da informação.

3.4. Antes de mais coloca-se o problema dos acessos de interesse público. O Comité concorda com a Comissão quando exorta os Estados-Membros «a assegurarem que o acesso constitui um objectivo central das respectivas estratégias referentes à sociedade da informação» e chama a atenção para as propostas avançadas pelo GPAN, segundo as quais, para evitar a exclusão e manter a coesão regional, o actual conceito de serviço universal deveria ser modificado no sentido de centrar a atenção na «obrigação de universalidade às instituições educativas, culturais, médicas, sociais e económicas das comunidades locais» (1).

3.5. A este propósito, o Comité reitera o que já havia advogado no recente parecer sobre a comunicação «A Coesão e a sociedade da informação» (2) e, em particular, instta a Comissão a:

- definir com precisão a gama de serviços que deverão ser incluídos no conceito de serviço universal, que não poderá continuar reduzido apenas ao mero serviço de telefonia fixa, mas deve compreender também serviços mais evoluídos como o acesso à Internet;
- identificar os locais e as instituições públicas em que esses serviços possam ser acessíveis a todos;
- determinar os sistemas de financiamento e de reduções tarifárias que possibilitem esse acesso, por exemplo, um fundo para o serviço universal com as tarifas aplicadas pelas sociedades que gerem os serviços de telecomunicações.

3.6. Estes problemas são particularmente importantes para as zonas periféricas e rurais e, de um modo mais geral, para as regiões menos desenvolvidas.

O Comité manifesta preocupação pelo facto de todos os indicadores relativos às instalações de redes e serviços (3) revelarem claramente que, apesar dos progressos incontestáveis, o fosso tecnológico corre o risco de se agravar mais nos próximos anos.

(1) Relatório final do GPAN (Grupo de Peritos de Alto Nível), «Construir a Sociedade Europeia da Informação para Todos», Abril de 1997, recomendação 10a.

(2) JO C 355 de 21.11.1997, parecer sobre a «A Coesão Social e a sociedade da informação», relatora J. Barrow, 1-2 de Outubro de 1997.

(3) Ver anexo estatístico à comunicação da Comissão «A Coesão Social e a sociedade da informação», *op. cit.*

Importa que os Estados-Membros e a Comissão velem com a máxima atenção para que o processo de liberalização não se traduza numa posterior penalização devido ao aumento dos custos e à diminuição dos lucros, o que poderá desencorajar os gestores privados de investirem nestas áreas.

A nova concepção de obrigação do serviço universal deveria permitir a todos o acesso aos serviços avançados de telecomunicações, a preços acessíveis.

3.7. O Comité apoia os esforços da Comissão no sentido de divulgar a utilização dos novos serviços por parte das PME nas zonas desfavorecidas, pois tal contribui para a coesão económica e social, a criação de novas oportunidades de emprego e para a melhoria global da competitividade nessas regiões.

Os projectos-piloto WOLF e as iniciativas IMPLACE e MARSOURCE devem ser reforçados e ampliados.

3.8. Além disso, conviria, a fim de melhorar o conhecimento e aumentar os elementos de avaliação, que a Comissão realizasse estudos anuais sobre o desenvolvimento da sociedade da informação na Europa do ponto de vista da coesão económica e social (4).

4. Ensino e formação contínua

4.1. A sociedade da informação para todos implica uma divulgação em massa dos novos serviços e uma alfabetização generalizada, o que permitirá passar da sociedade da informação à sociedade do conhecimento.

4.2. É às escolas, em primeiro lugar, que cabe desempenhar o papel principal.

O Comité retoma o que já afirmou num parecer anterior (5) as tecnologias da informação e da comunicação devem ser integradas em todos os sistemas e em todos os níveis de ensino.

4.3. Em alguns Estados europeus, os governos elaboraram e estão a aplicar planos de informatização em larga escala de todos os níveis de escolaridade.

(4) Actualmente, dispõe-se apenas do estudo redigido por Nexus et al. nos finais de 1995, cujos dados devem ser, por conseguinte, considerados largamente ultrapassados, já que nas sociedades da informação as mutações são mais rápidas do que em qualquer outro domínio tecnológico, correndo-se, pois, o risco de a base de discussão não corresponder a uma realidade em grande movimento.

(5) Parecer sobre o «Livro Verde: Viver e Trabalhar na Sociedade da Informação» (relator: R. Burnel) — JO C 206 de 7.7.1997.

O objectivo de «equipar cada sala de aula com um computador» deveria ser perseguido por todos os Estados-Membros, e nele se deveria empenhar a Comissão através de programas e medidas de apoio e estímulo aos esforços dos governos, à experimentação didáctica e à troca de experiências.

Deverá ser consagrada particular atenção à formação e reciclagem dos professores, dando-lhes oportunidades para introduzirem o uso das novas TIC nas suas aulas.

4.4. A criação de uma rede informatizada entre escolas de todos os Estados-Membros poderia revestir-se de grande interesse, pois favoreceria esta circulação cultural de modo a constituir uma «rede educativa».

4.5. O Comité relança a proposta do GPAN de criação de uma agência e rede europeia da aprendizagem (European Learning Agency and Network — ELAN), destinada a promover e divulgar os conhecimentos sobre as aplicações de ponta das TIC em domínios de especial interesse para a educação e a formação em toda a Europa.

4.6. Um forte empenhamento na divulgação da sociedade da informação a nível escolar teria repercussões importantes na própria divulgação a nível familiar.

4.7. Se, para as novas gerações, o acesso à sociedade da informação é, em certa medida, evidente, o mundo dos adultos e, nomeadamente, o dos mais idosos, é que pode correr o risco de se ver, em larga medida, dela excluído.

O GPAN afirma que «é fundamental considerar a sociedade da informação como uma sociedade da aprendizagem» e salienta que «na Europa, os incentivos ao investimento em actividades de aprendizagem ao longo da vida são insuficientes»⁽¹⁾.

4.8. O Comité apoia a intenção da Comissão de promover acções de sensibilização nos grupos de adultos, actualmente, mais afastados da sociedade da informação ou em maior risco de exclusão, nomeadamente os desempregados, as mulheres e os idosos.

4.9. O risco de «obsolescência» alargou-se das máquinas às qualificações e às pessoas. Muitos são excluídos do ciclo laboral e não conseguem entrar no mercado do trabalho por não terem condições para acompanhar as mudanças tecnológicas e as modificações das competências tecnológicas, que requerem uma flexibilidade e uma capacidade de adaptação muito superiores às exigidas no passado.

Os sistemas de formação pública e privada devem, por conseguinte, dar às pessoas oportunidades de reciclagem

e de reconversão com base num melhor conhecimento das TIC, que, a partir de agora, incorporam todos os sectores produtivos e comerciais.

4.10. O Comité apoia a intenção da Comissão de verificar a exequibilidade de centros de recursos cognitivos, onde as pessoas em risco de exclusão podem aceder a uma alfabetização de base e às tecnologias da sociedade da informação, permitindo-lhes adquirir as aptidões necessárias.

4.11. Este esforço no sentido de um acesso efectivo de todos à sociedade da informação deve ser incluído entre as prioridades na construção do modelo europeu de sociedade da informação, que se deve caracterizar, designadamente, pela sua capacidade de reduzir a exclusão social e criar novas oportunidades para os grupos desfavorecidos. Este aspecto reveste-se de grande importância sobretudo nesta fase histórica de transformação dos sistemas de protecção social em todos os Estados-Membros.

5. Democracia e serviços públicos

5.1. Uma sociedade da informação para todos tem também importantes repercussões para a vida democrática, pois proporciona aos cidadãos novas oportunidades de conhecimento e participação, permite um melhor controlo e procedimentos administrativos mais transparentes.

5.2. O Comité regozija-se com a intenção da Comissão de preparar uma comunicação sobre uma estratégia de informação que facilite o acesso às instituições por parte do público e das organizações.

Considera que deve ser desenvolvida a utilização das TIC nos Estados-Membros, inclusivamente como instrumento de consulta dos cidadãos sobre questões de importância colectiva, sobretudo nas comunidades locais (qualidade da vida urbana, prioridades na programação do governo, escolhas económicas e fiscais, horário de funcionamento do sector público e do sector privado, questões de interesse social e cultural, etc.).

As TIC podem constituir uma ligação directa e contínua entre as administrações públicas e os cidadãos através de um intercâmbio intenso de informações.

5.3. O Comité convida, além disso, a Comissão a desenvolver acções de intensa sensibilização do público e das administrações centrais e locais dos Estados-Membros em relação às próprias fontes de informação telemática (via Internet) sobre as instituições europeias. Poderia revestir-se de particular interesse o desenvolvimento de bancos de dados e sítios Internet nacionais ou regionais sobre os temas europeus, o que facilitaria também a participação de todos os candidatos a ajudas e financiamentos europeus e a todas as restantes iniciativas comunitárias.

5.4. As administrações públicas, juntamente com os estabelecimentos de ensino, podem tornar-se no motor

(1) GPAN, Relatório «Construir a Sociedade Europeia da Informação para Todos», *op. cit.*; no relatório é também citado o relatório Delors «A Educação: O Tesouro Interior», relatório apresentado à UNESCO pela Comissão Internacional da Educação para o Século XXI, UNESCO, 1996.

A Comissão poderia também recolher e difundir as boas práticas de contratação colectiva e experiências práticas, propondo-as aos parceiros sociais no contexto do diálogo social.

7.7. Por fim, o Comité propõe que se multipliquem as iniciativas de telecentros ou gabinetes de apoio a nível local, onde se poderiam também concentrar acções de formação e informação.

Para além de facilitar a ocupação em actividades de teletrabalho de pessoas com grandes riscos de exclusão, nomeadamente os desempregados de longa duração, sem rendimentos para investir em equipamento informático, essas iniciativas permitiriam também uma maior socialização, evitando o perigo de isolamento inerente à prática do teletrabalho.

8. Conclusões e propostas

8.1. O Comité apoia a estratégia da Comissão que visa facilitar o acesso à sociedade da informação.

Esta estratégia deve basear-se nos princípios da igualdade de oportunidades, da participação e da inclusão de todos.

8.2. Deve traduzir-se na integração efectiva da dimensão social da sociedade da informação nas políticas e acções sociais, promovendo o emprego e a inserção.

Em particular, o Comité recomenda, tal como proposto pela própria Comissão, que em todas as acções já previstas ou a programar sejam dadas oportunidades efectivas de promover a igualdade entre homens e mulheres⁽¹⁾, com a participação activa das mulheres na produção de informação e comunicação.

8.3. No atinente ao serviço universal, o Comité convida a Comissão a examinar o modo de incluir no conceito de serviço universal, para além dos serviços básicos, também os serviços mais evoluídos (como o acesso à Internet) com acesso e custos facilitados.

8.4. Chama a atenção para as propostas do GPAN, segundo as quais, para evitar a exclusão e manter a coesão regional, o serviço universal deveria incluir o acesso facilitado à sociedade da informação por parte das instituições educativas, culturais, médicas, sociais e económicas das comunidades locais.

8.5. O Comité reitera que as TIC devem ser integradas em todos os sistemas e em todos os níveis de ensino.

Deve ser dedicada particular atenção à formação e reciclagem dos professores, dando-lhes oportunidades para introduzirem o uso das novas TIC nas suas aulas.

8.6. O Comité apoia a intenção da Comissão de promover acções de sensibilização, numa perspectiva de formação contínua, para os grupos de adultos, actualmente, mais afastados da sociedade da informação ou em maior risco de exclusão, nomeadamente os desempregados, as mulheres e os idosos.

8.7. O Comité considera que as administrações públicas, juntamente com os estabelecimentos de ensino, podem tornar-se no motor impulsor da sociedade da informação. Uma melhor aplicação das TIC aos serviços públicos teria efeitos importantes no plano da qualidade dos próprios serviços, ao oferecer aos cidadãos novas oportunidades e serviços mesmo em termos de emprego.

8.8. Uma sociedade da informação realmente para todos deve oferecer uma melhor qualidade de vida e novas oportunidades de trabalho também às pessoas com deficiência.

O Comité apoia a orientação da Comissão de, ao rever o serviço universal, inscrever entre as prioridades os problemas do acesso das pessoas com deficiência à sociedade da informação.

8.9. O Comité congratula-se com a iniciativa da Comissão de consultar os parceiros sociais sobre a conveniência de uma acção comunitária sobre a protecção jurídica e social do teletrabalho que defina melhor, nomeadamente, a questão da saúde e da segurança.

8.10. Com estas acções pretende-se dar uma resposta concreta aos problemas suscitados pelas TIC e, ao mesmo tempo, divulgar o mais amplamente possível as potencialidades da sociedade da informação.

Resta uma questão de fundo que a comunicação da Comissão e todos os documentos anteriores abordam apenas indirectamente, mas que, na opinião do Comité, deve ser atacado mediante acções específicas, designadamente a modificação da imagem da sociedade da informação.

8.11. Desde a sua primeira aparição no mundo produtivo e comercial, a sociedade da informação tem sido identificada por muitos como um factor de perda de postos de trabalho.

No entanto, nestes últimos anos, ao mesmo tempo que desapareciam certamente milhões de postos de trabalho devido à automatização e às telecomunicações, outros foram criados graças exactamente à produção de equipamento e programas informáticos e a novas oportunidades proporcionadas pelas TIC nos diferentes sectores de produção e comerciais.

8.12. É com dificuldade, no entanto, que vinga uma visão positiva da sociedade da informação.

⁽¹⁾ COM(97) 390 final, ponto 18.

Sem dúvida que as intervenções da Comissão através de documentos recentes⁽¹⁾ contribuíram para orientar o debate para os aspectos positivos da sociedade da informação mesmo no plano do emprego.

Em particular, a comunicação em apreço sobre a dimensão social e laboral aponta neste sentido, devendo-lhe ser dado o devido valor.

8.13. O Comité apoia, por conseguinte, os esforços da Comissão no sentido de integrar a dimensão social

⁽¹⁾ Do Livro Branco sobre Crescimento, Competitividade e Emprego, *op. cit.*, aos documentos sobre a coesão na sociedade da informação, a dimensão humana, etc.

no desenvolvimento de políticas dirigidas para a sociedade da informação e pretende empenhar-se activamente neste sentido.

O alvo destas acções de informação deverão ser, sobretudo, os jovens, os desempregados de longa duração e as mulheres, que, em muitas regiões, vivem mais directamente o drama da falta de trabalho.

8.14. O Comité considera, por fim, que esta estratégia de atenção à dimensão social e de realização de acções concretas destinadas a valorizar as oportunidades de emprego e de inserção social pode contribuir para uma imagem mais positiva da sociedade da informação.

Bruxelas, 26 de Fevereiro de 1998.

*O Presidente
do Comité Económico e Social*

Tom JENKINS

ANEXO

ao parecer do Comité Económico e Social

A seguinte alteração obteve mais de um quarto dos votos expressos, tendo, no entanto, sido rejeitada.

Ponto 7.5

Suprimir a última frase que remete para a convenção e a recomendação sobre a protecção dos trabalhadores no domicílio adoptadas na Conferência Internacional do Trabalho de 1995 como modelo potencial para a definição de directrizes europeias.

Justificação

O conceito de «trabalhadores no domicílio» implica o local onde o trabalho é executado, o que constitui uma limitação em relação ao conceito mais amplo de teletrabalho.

Os empregadores avançaram, em bloco, contra uma convenção relativa ao trabalho no domicílio, tendo-se recusado a participar nas discussões. Poucos foram os governos que ratificaram a convenção. Assim, dever-se-á suprimir essa referência.

Resultado da votação

Votos a favor: 34, votos contra: 71, abstenções: 3.

Parecer do Comité Económico e Social sobre «A gestão da pesca no Mediterrâneo»

(98/C 129/07)

Em 10 de Julho de 1997, o Comité Económico e Social decidiu, nos termos do nº 3 do artigo 23º do Regimento, elaborar um parecer sobre «A gestão da pesca no Mediterrâneo».

A Secção de Agricultura e Pescas, incumbida de preparar os correspondentes trabalhos do Comité, emitiu parecer em 5 de Fevereiro de 1998 (relator: Muñiz Guardado).

O Comité Económico e Social, na 352ª reunião plenária (sessão de 25 de Fevereiro de 1998), adoptou por 118 votos a favor e 1 abstenção, sem votos contra, o presente parecer.

1. Introdução

1.1. O presente parecer refere-se à gestão da pesca no Mediterrâneo, e ninguém ignora a complexidade e dificuldade de um tema tão transcendente como é o mundo pesqueiro do Mediterrâneo, o qual tem características singulares que obrigam a um tratamento diferenciado.

1.2. No Mediterrâneo encontram-se diversas frotas: os navios comunitários, os dos países costeiros e os navios de países terceiros. Enquanto a frota comunitária está submetida a uma rígida regulamentação (comunitária e nacional, em alguns casos), a situação da frota dos países costeiros não comunitários é diferente de país para país e a frota dos países terceiros que se dedica à pesca de espécies migratórias (tunídeos e peixe-espada) pesca livremente e, praticamente, sem controlo algum, o que cria uma situação de prejuízo relativo, cada vez mais insustentável para o conjunto dos países costeiros, particularmente os comunitários.

1.3. Torna-se necessária uma harmonização real e global, uma vez que, para os pescadores comunitários, é difícil de compreender que tenham de cumprir regulamentação (nacional/comunitária) não harmonizada com aquela a que obedecem os outros pescadores que operam no Mediterrâneo.

1.4. O pescador comunitário reconhece que há que regulamentar e proteger os bancos de pesca em perigo de extinção, mas não pode aceitar que a protecção dos mesmos vá beneficiar, à custa do seu sacrificio, outras frotas não regulamentadas.

1.5. Em 7 e 8 de Junho de 1997, reuniram-se, em Ibiza (Espanha), representantes das 88 associações de pescadores do Mediterrâneo e, mais uma vez, se verificou a necessidade urgente de um ordenamento global, de uma gestão eficaz e de medidas de controlo da frota de países costeiros e de países terceiros, bem como de navios com pavilhão de conveniência, a fim de combater a excessiva exploração a que está sujeita a maioria das espécies do mar Mediterrâneo.

1.6. A importância e a transcendência deste problema já motivaram a realização de duas conferências diplomáticas: uma em Creta (Grécia), em 1994, e outra em Veneza (Itália), em 1996. No decurso destas conferências foi abordado o futuro que se deseja para o Mediterrâneo e foram recolhidos inúmeros depoimentos. Todavia, o tempo passa e o sector verifica que a vontade não

se concretiza em medidas operativas que permitam encontrar uma solução para os problemas.

1.7. Torna-se necessário que os organismos competentes avancem mais rapidamente e de forma mais eficaz. Esta grave situação é vista, ainda, com demasiada calma e falta de realismo e ambição na procura de soluções, se bem que, nos últimos meses, tenham sido adoptadas algumas medidas a nível nacional (reconversão, com fundos da União Europeia, das redes de emalhar de deriva, em Itália; implantação de zona protegida, em Espanha).

1.8. Todavia, ainda não foram abordados outros tipos de medidas amplamente exigidas. O Comité destaca, entre elas, as medidas comerciais contra os países que não respeitem as normas de conservação dos recursos.

1.9. Apesar de muitas destas limitações se encontrarem estabelecidas na legislação comunitária, esta contém derrogações para as frotas pesqueiras específicas de alguns países, havendo casos de derrogações específicas em outros países.

1.10. O facto de estas limitações continuarem a não serem respeitadas contribui para exaurir todo o tipo de recursos haliêuticos, pelo que a recuperação dos bancos de pesca deverá ser o objectivo de toda a política pesqueira. O Regulamento (CE) nº 1626/94 do Conselho, de 27 de Junho de 1994⁽¹⁾, constituiu um primeiro progresso.

1.11. Mesmo assim, o Regulamento (CE) nº 1626/94 demonstrou falta de realismo, de ambição para resolver os problemas que afectam concretamente o mar Mediterrâneo.

1.12. Com efeito, com este regulamento ainda se não conseguiu uma harmonização real e efectiva, pelo que o Mediterrâneo continua sem um sistema de regulação que permita evitar a deterioração dos recursos, a crise das frotas, a perda de emprego e a distorção do mercado, o que conduz à necessidade de adoptar os seguintes critérios:

— garantir a conservação dos recursos haliêuticos do Mediterrâneo,

(¹) JO L 171 de 6.7.1994, p. 1; JO C 201 de 26.7.1993.

- ter em conta a opinião e contar com a assessoria dos profissionais do sector para as medidas que se adoptem, a fim de assegurar a sua aplicação,
- garantir uma comercialização responsável, a fim de tornar possível e sustentável uma pesca responsável,
- controlar de modo efectivo as frotaa de países terceiros que pratiquem uma pesca industrial desregada em detrimento da pesca artesanal.

2. Observações na generalidade

2.1. Mediterrâneo significa «entre terras» e é, com efeito, um mar pequeno em comparação com os outros mares do mundo, ainda que tenha sido o único mar a dar o seu nome a um tipo de clima perfeitamente definido. De salientar a presença de uma grande diversidade de espécies de interesse económico. No caso das demersais, adquirem uma importância particular as seguintes: pescada, tamboril, salmonete, linguado, os espáridas, gamba e o lagostim. No caso dos pelágicos, deve-se fazer uma distinção entre os pequenos pelágicos, como a sardinha, a anchova, o carapau e a cavala, e os grandes pelágicos, como o atum rabilho e o espadarte.

2.1.1. Essencialmente, estes recursos vivem e reproduzem-se na área da plataforma continental (até 180 m de profundidade). O Mediterrâneo caracteriza-se por ter uma plataforma muito reduzida que se distribui de modo irregular ao longo das costas. Isto é ilustrado pelo quadro seguinte, o qual indica igualmente a extensão das águas territoriais em milhas marítimas:

País	Plataforma (km ²)	Águas territoriais (MM)
Albânia	5 450	15
Argélia	10 700	(¹) 12
Chipre	2 500	12
Egipto	29 200	12
Espanha	44 100	(¹) 12
França	20 450	12
Grécia	57 000	6
Israel	3 250	6
Itália	120 740	12
Libano	1 450	12
Líbia	55 000	12
Malta	5 460	12
Marrocos	4 480	12
Síria	1 160	36
Tunísia	77 300	12
Turquia (Mediterrâneo)	26 100	(¹) 6 a 12
Ex-Jugoslávia	43 500	12
Total	511 140	

(¹) Em 1996, a Argélia proclamou unilateralmente a extensão das suas águas territoriais. A Espanha decretou uma zona de protecção pesqueira entre o cabo da Gata e a fronteira com a França. Deste modo, tanto a Espanha como a Argélia, passaram a efectuar o controlo das suas pescarias até ao limite territorial permitido pela Convenção do Mar. A Turquia tem o limite de seis milhas no mar Egeu e 12 milhas no resto das suas costas.

2.2. As frotaa dos países comunitários que operam na área mediterrânea resumem-se, em grandes linhas, ao seguinte:

País	Barcos	KWt	Tripulantes	Arqueação bruta
Espanha	5 668	477 828	15 053	101 256
França	2 365	183 000	3 611	17 458
Itália	16 801	1 524 977	47 587	270 179
Grécia	20 792	674 310	39 397	146 147
Total UE	45 626		105 648	

2.2.1. No anexo I encontram-se «as características da frota pesqueira comunitária no Mediterrâneo», tal como se definia no documento de trabalho, elaborado em 1990, sobre as orientações para um regime comum da pesca no Mediterrâneo.

2.2.2. Estes números reflectem a existência de empresas de pequena dimensão com um carácter fortemente artesanal. A proximidade a que estão os bancos de pesca das comunidades piscatórias e a acessibilidade dos mercados (pelo menos nos países comunitários) produzem uma forte fragmentação do sector. A importância da frota de cada país é função, sobretudo, da dimensão da plataforma respectiva. A seguir, encontra-se um quadro indicativo da pressão por cada 1 000 km² de plataforma, nos países comunitários:

País	Barcos	KWt	Tripulantes	Arqueação bruta
Espanha	129	10 835	341	2 296
França	116	8 949	177	854
Itália	139	12 630	394	2 238
Grécia	365	11 830	691	2 564

2.3. O Mediterrâneo é também um enorme centro de consumo de produtos da pesca. Com uma forte tradição de consumo dos produtos do mar, concentra nas zonas costeiras uma alta densidade demográfica e um mercado fragmentado, mas muito fluido, em que o preço dos produtos da pesca é, muitas vezes, superior ao dos outros mercados. Neste contexto, torna-se difícil garantir o controlo do volume de desembarques. Esta dificuldade aumenta devido a, pelo menos, dois outros factores adicionais: a dispersão dos pontos potenciais de desembarque e as limitações orçamentais das administrações para custear um aumento do controlo (vigilância em mar e terra).

2.4. Por isso, os sistemas de controlo da competência das administrações estatais devem implicar, na medida do possível, a própria comunidade piscatória e as suas organizações, na base de uma normativa clara, transparente e equitativa. Durante muito tempo, os recursos haliêuticos foram explorados, no Mediterrâneo, em alguns casos, com o autocontrolo das comunidades piscatórias. Todavia, o avanço tecnológico, o

aumento da mobilidade das frotas de todo o mundo e a globalização dos mercados acabaram por afectar igualmente a estabilidade dos recursos mediterrâneos.

2.4.1. Já em 1972 o Conselho Geral da Pesca do Mediterrâneo (CGPM) ⁽¹⁾ constituiu um grupo de trabalho para a contaminação neste mar. Todavia, em termos gerais e devido ao carácter localizado de muitos recursos, os países não avançaram substancialmente na cooperação internacional, remetendo o papel do CGPM para um plano meramente consultivo.

2.4.2. No entanto, a adesão, nos anos 80, da Grécia e da Espanha à Comunidade Europeia e o peso da política comum de pesca no Atlântico (preços de retirada, ajudas à modernização, etc.) induziram os Estados-Membros a iniciarem um processo de acompanhamento conjunto da pesca mediterrânea.

2.5. Em meados da década de 1990 foi apresentado pelos serviços da Comissão das Comunidades Europeias um documento de trabalho sobre «Orientações para um regime comum de pesca no Mediterrâneo», o qual constitui um primeiro quadro de reflexão sobre os problemas e soluções a adoptar. Desde então, constatou-se a necessidade de executar uma política comunitária de conservação e gestão dos recursos haliêuticos nesta região marítima a fim de preservar o capital pesqueiro e de fomentar o seu aproveitamento em benefício da população costeira. Para atingir estes objectivos foi lançada uma série de medidas estabelecendo as etapas e os meios constitutivos de um regime comum de pesca para o Mediterrâneo. Decorridos sete anos após a publicação do documento, pode-se analisar a evolução no tocante às suas orientações no âmbito normativo, político, técnico, sócio-económico e da cooperação internacional.

2.5.1. No âmbito normativo, foi especificado que, apesar de muitas disposições da política comum da pesca serem integralmente aplicáveis à pesca no Mediterrâneo, era necessário proceder por etapas e salvaguardar os elementos específicos da pesca mediterrânea. Neste sentido, foi proposto:

— Estabelecer uma base comunitária no mais alto grau, tendo em conta os princípios gerais estabelecidos na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e as legislações em vigor sobre normas técnicas de conservação e gestão.

— Estabelecer ou potenciar a cooperação entre Estados-Membros no domínio da investigação científica.

— Garantir uma maior coordenação da investigação científica e técnica, com o objectivo de obter o máximo rendimento dos orçamentos de funcionamento dos organismos especializados.

— Organizar a difusão sistemática dos dados científicos básicos e dos resultados dos trabalhos.

2.5.1.1. Neste aspecto registou-se um avanço especialmente com a aprovação do Regulamento (CE) n.º 1626/94 do Conselho, de 27 de Junho de 1994, o qual harmoniza algumas medidas técnicas em vigor no Mediterrâneo. O referido regulamento foi objecto de um parecer do Comité, adoptado em 6 de Maio de 1993, do qual constava uma série de observações na generalidade, as quais, infelizmente, não foram tidas em conta na totalidade pelo regulamento. No anexo II encontra-se um quadro das derrogações contempladas pelo Regulamento (CE) n.º 1626/94, elaborado pelos serviços da DG XIV da Comissão Europeia.

2.5.1.2. Apesar dos avanços que houve no âmbito normativo, ainda se está longe da consolidação de uma harmonização real e efectiva no Mediterrâneo. Isso só será possível através de um processo gradual de eliminação de todas as derrogações em vigor, quando não tenham justificação científica, e através da aplicação das mesmas medidas técnicas a todas as frotas. Trata-se de garantir um quadro mínimo de referência, não discriminatório, para todos os Estados-Membros. Caso a proposta, na sua forma actual, não seja aceitável para qualquer país, dever-se-á proceder a uma revisão desses aspectos do regulamento de modo a colocar todos os Estados-Membros em pé de igualdade. Neste sentido, não é aceitável que se consolidem propostas de regulamento que até têm carácter transitório e são limitadas no tempo pelo que constituem um precedente grave que pode pôr em perigo os esforços realizados na perspectiva de estruturação de uma política de conservação dos recursos haliêuticos no Mediterrâneo, tal como consta do parecer do Comité Económico e Social ⁽²⁾.

2.5.1.3. Resumindo, é possível avançar para uma regulamentação mais estrita a partir de um quadro comunitário de mínimos que os Estados-Membros, as regiões ou as comunidades piscatórias possam complementar. Mas o carácter equitativo para pescadores comunitários, que não deixarão de concorrer uns com os outros, apenas será garantido se o quadro mínimo de obrigações for igual para todos. É evidente que uma condição necessária para a aceitação social de uma norma é que esta seja vista como equitativa, uma vez que não é possível o seu eficaz cumprimento sem aceitação social, num meio tão disperso, fluido complexo como o Mediterrâneo.

(1) Organismo intergovernamental criado, em 1949, na Organização das Nações Unidas para a Alimentação Agricultura (FAO). O convénio de constituição do CGPM entrou em vigor em 20 de Fevereiro de 1952.

(2) JO C 30 de 30.1.1997.

2.5.2. No âmbito político, foi estabelecida uma série de orientações que se podem sintetizar nas seguintes linhas mestras:

- Actuação concertada dos Estados-Membros interessados, com o objectivo de estabelecer zonas de jurisdição pesqueira para além dos limites das águas territoriais.
- Contactos com outros países costeiros do Mediterrâneo, promovendo também a cooperação científica.
- Potenciação da cooperação internacional no âmbito das organizações existentes.

2.5.2.1. Neste âmbito, os avanços registaram-se, essencialmente, a nível nacional. É de salientar o caso de Espanha que, recentemente, estabeleceu (Real Decreto (CE) nº 1315/97) uma zona de protecção dos recursos haliêuticos no mar Mediterrâneo, entre o cabo de Gata e a fronteira com a França. Nesta zona, o Reino de Espanha reserva-se direitos soberanos em matéria de conservação dos recursos marinhos vivos bem como de gestão e controlo da actividade piscatória (artigo 2º). Sem prejuízo, evidentemente, das medidas estabelecidas, ou a estabelecer, pela União Europeia relativas à protecção e conservação dos recursos.

2.5.2.2. Com esta medida, o governo espanhol pretendeu proteger, essencialmente, as populações de grandes pelágicos (particularmente o atum rabilho) e manter nesta zona uma frota artesanal de mão-de-obra intensiva voltada para a pesca de qualidade.

2.5.2.3. Nos últimos anos verificou-se um aumento considerável das actividades piscatórias de barcos industriais de países não situados na Bacia do Mediterrâneo (é estimado o seu número em mais de 100 unidades, entre as quais algumas arvoram pavilhão de conveniência). Em muitos casos, estes navios exerciam a sua actividade sem qualquer tipo de controlo e muito perto das 12 milhas das zonas costeiras, sem respeitarem as recomendações da Comissão Internacional para a Conservação do Atum Atlântico (ICCAT). Esta exploração incontrolada estava a levar, nos últimos anos, a uma situação crítica dos recursos.

2.5.2.4. A exploração incontrolada faz sentir cada vez mais a necessidade de criar um sistema eficaz de gestão da pesca no Mediterrâneo. O passo mais importante para o desenvolvimento desse sistema é o reforço da posição do CGPM, no sentido de o transformar num decisivo organismo regional da pesca. Na reunião do CGPM realizada em Roma em 13 e 14 de Outubro de 1997 foram adoptadas medidas importantes para dar um maior importância ao CGPM (Comité Científico, orçamento autónomo, etc.). No mesmo contexto, a decisão tomada no sentido de alterar as regulamentações e o regulamento interno do CGPM, o que permitirá a adesão da UE, fará aumentar o peso desta naquela organização.

2.5.3. No âmbito técnico, verificou-se a necessidade de um modelo específico para a conservação dos recursos no Mediterrâneo. Pelas razões acima referidas, este modelo baseia-se no controlo do esforço de pesca (limitação das artes de pesca, número de barcos, etc.) e não na limitação das capturas. O carácter das pescarias mediterrâneas inviabiliza a aplicação generalizada de um esquema de controlo baseado no estabelecimento de TAC (totais admissíveis de capturas), devido à natureza multi-espécie das capturas e à dispersão das frotas. Por isso, reveste-se de especial importância uma regulamentação técnica que foque os seguintes aspectos:

- Investigação técnica sobre a selectividade de 108 artes.
- Redução progressiva das artes que danificam o meio ambiente marinho, particularmente as redes de emalhar de deriva.
- Estabelecimento de um normativo comunitário que especifique as características e as condições de utilização das diferentes artes de pesca.
- Reversão das frotas para atingir uma utilização sistemática das artes selectivas.

2.5.3.1. Neste âmbito, o resultado também foi escasso. Avançou-se em alguns aspectos colaterais (estabelecimento de um censo da frota comunitária), mas o aspecto essencial do problema apenas foi abordado no Regulamento (CE) nº 1626/94. Todavia, a adopção do Regulamento (CE) nº 1626/94 do Conselho, de 27 de Junho de 1994, que harmoniza algumas medidas técnicas em vigor no Mediterrâneo, não se traduziu num grande avanço relativamente aos pontos anteriormente referidos, uma vez que:

- não se contemplava a proibição das artes de emalhar de deriva no regulamento;
- em relação às artes de arrasto pelágico, semipelágico e arrasto em parrelha, se criam desvantagens comparativas, ao dispor que os Estados-Membros estabelecerão as restrições relativas às características técnicas (artigo 5º).

2.5.3.2. Todavia, em 1997, e através da adopção da Decisão do Conselho relativa a uma medida específica destinada a promover a reconversão de determinadas actividades piscatórias praticadas pelos pescadores italianos⁽¹⁾, no Conselho de Ministros da Pesca, realizado em 14 e 15 de Abril de 1997, no Luxemburgo, pode haver um avanço relativamente ao problema das artes de emalhar de deriva.

2.5.3.3. Também se prosseguiram os estudos científicos que, apesar de contribuírem para o conhecimento do problema, não foram suficientemente tidos em conta para fundamentar as regulamentações adoptadas até agora, embora se tenha de reconhecer que constituíram um progresso importante no domínio da investigação,

⁽¹⁾ JO C 30 de 30.1.1997.

o qual terá de ter continuidade em todos os fóruns possíveis, particularmente nos que integram todos os países com frotas em actividade no Mediterrâneo.

2.5.3.4. O CGPM deverá ser o organismo prioritário, mas sem secundarizar a cooperação científica entre países (por exemplo, o projecto FAO COPEMED).

2.5.3.5. Para concluir, embora com excessiva lentidão, registaram-se avanços no âmbito técnico, cujo impacto é ainda pouco relevante no plano prático para regular efectivamente a exploração piscatória comunitária a um nível estável e não conflitual.

2.5.4. No âmbito socioeconómico, colocava-se como premissa a necessidade de co-responsabilizar o sector pela aplicação da política comum da pesca. Dadas as características das pescarias mediterrâneas (dispersão, pequenos barcos, etc.), era preciso garantir a adesão dos profissionais às obrigações que acarretaria viabilizar a política comum da pesca. Neste sentido, propunha-se potenciar as estruturas profissionais a fim de criar um centro activo de responsabilidade colectiva para consultas em matéria de gestão dos recursos e dos mercados.

2.5.4.1. As organizações de produtores previstas na organização comum de mercados não se consolidaram no Mediterrâneo devido à estrutura socioeconómica existente e ao modo de comercialização dos produtos. A regulação do esforço pode ser reforçada através do estabelecimento de mecanismos de territorialização do espaço marítimo costeiro. A homologação das estruturas profissionais de países como a França e a Espanha, fortemente enraizadas no sector, pode ser efectuada um nível qualitativo superior. É possível estudar o controlo efectivo exercido pelas comunidades de pescadores em alguns lugares do Mediterrâneo, que deveria ser consagrado a nível jurídico, num reconhecimento da capacidade para obterem do Estado uma delegação de poder que lhes permita um certo grau de participação na gestão dos recursos do seu território marítimo local. Semelhante reconhecimento já é aplicado nas pescarias costeiras do Japão e na Albufeira de Valência. A natureza restritiva implícita num esquema deste tipo conduziria a uma maior protecção dos recursos.

2.5.4.2. De momento, as acções neste âmbito limitaram-se a consultas, entre as quais são de salientar as duas que contaram com a participação do sector:

— O Seminário de Reflexão da Comissão com o Parlamento Europeu, realizado em 22 e 23 de Junho de 1995, em Ancona, abordou a política de conservação dos recursos do Mediterrâneo. Em 24 de Junho, terminado o seminário foi realizada uma reunião em que participaram os representantes das organizações profissionais. Nesta reunião foram abordados aspectos relativos à harmonização, medidas técnicas a nível comunitário, à cooperação

internacional, à política estrutural e participação das organizações profissionais. Como ponto específico, os contactos com profissionais de países terceiros.

— A Primeira Reunião de Profissionais do Sector da Pesca dos Países Costeiros do Mediterrâneo, organizada pela Comissão, foi realizada em Nápoles (Itália) em 28 de Setembro de 1996.

2.5.5. Por último, o âmbito da cooperação internacional foi considerado a última etapa do estabelecimento de uma política global para a conservação e gestão racional dos recursos. Após a harmonização comunitária, devia avançar-se para a globalização da actividade piscatória no Mediterrâneo, uma vez que as medidas concertadas com os Estados costeiros deveriam ser vinculativas para todos.

2.5.5.1. A via mais adequada sugerida era a realização de uma conferência diplomática para a preparação das bases de uma estrutura internacional de concertação. Pressupunha-se que a concertação garantiria a manutenção do que conseguira a política comum em matéria de gestão e conservação dos recursos na primeira etapa, apoiando-se numa instituição científica independente que lançasse as bases da avaliação do estado dos recursos.

2.5.5.2. De momento, neste âmbito só se avançou no plano das consultas. Deste modo, foram realizadas duas conferências diplomáticas, uma em Creta (Grécia), em 1994, e outra em Veneza (Itália), em 1996, sem que, até à data, tenham sido adoptadas medidas operativas que permitam avançar no sentido da resolução prática dos problemas.

2.5.5.3. Outro elemento que se tem vindo a afirmar desde 1990 é a revitalização do CGPM como quadro institucional que alberga o conjunto dos países costeiros. De qualquer modo, não se pode considerar que tenha havido um avanço considerável. A actividade do CGPM ainda não aumentou de modo significativo (supõe-se que por uma insuficiência dos meios, de que o deveria dotar, basicamente, a UE, cuja adesão já foi aprovada, se bem que, juridicamente, esteja dependente da aprovação do Conselho). A actividade do Conselho pode alterar-se em face dos resultados obtidos na última reunião realizada pelo CGPM em Roma, em Outubro de 1997.

2.5.5.4. No Mediterrâneo há uma série de países costeiros, comunitários ou não, como a Espanha, Grécia, Marrocos, Argélia, etc., que, de um modo geral, praticam uma pesca de carácter artesanal. Além destes, existe outra frota de carácter industrial, com pavilhão japonês, coreano ou com pavilhão de conveniência (Panamá, Honduras, Belize, etc.) que actuam além das 12 milhas sem qualquer tipo de controlo. Trata-se de uma frota de mais de 100 navios de grande calado que praticam uma pesca à escala industrial com artes e aparelhos de grande capacidade de captura e que se dedicam à pesca em massa do atum rabilho e do espadarte.

2.5.5.5. O estado dos recursos não permite prolongar indefinidamente uma pressão deste tipo. A situação deverá ser regulada e controlada o mais brevemente possível. De qualquer modo, deve ter sempre preferência a pesca artesanal sobre a industrial e os interesses dos países costeiros sobre os estranhos a estas águas.

3. Conclusões

3.1. Para que os sistemas de gestão sejam eficazes, devem ser tidas em devida conta as características singulares do Mediterrâneo.

3.2. A eficácia dos sistemas de gestão dependerá também de terem um carácter equitativo que evite desvantagens comparativas.

3.3. Deve-se continuar a promover a investigação científica, emprestando ao CGPM um maior dinamismo, que lhe permita ser o organismo prioritário, sem prejuízo da cooperação científica mediante a elaboração de estudos entre países ribeirinhos do Mediterrâneo.

3.4. Consta-se a existência de situações diferentes, pelo que se torna necessária uma harmonização real e global da pesca no Mediterrâneo. A harmonização só será possível quando se eliminarem gradualmente todas as derrogações dispostas no Regulamento (CE)

nº 1626/94 que não tenham justificação científica, aplicando-se as medidas técnicas a todas as frotas.

3.5. O Comité espera que a regulamentação proposta seja objecto de consulta aos profissionais do sector, a fim de os implicar no seu cumprimento, apoiando a proposta formulada pela UE no CGPM relativamente à criação de um comité que conte com a presença directa dos profissionais.

3.6. Deverão ser estabelecidas medidas adequadas contra os produtores que não respeitem as normas de conservação dos recursos. O comércio responsável tem que se desenvolver para evitar a concorrência desleal que lhe movem actualmente, particularmente as frotas de países terceiros.

3.7. O estabelecimento de zonas de protecção da pesca no mar Mediterrâneo é um mecanismo adequado para conseguir que as medidas de protecção e de conservação dos recursos sejam eficazes.

3.8. As conferências diplomáticas devem ultrapassar a fase de declarações de intenções. Deve haver uma maior colaboração com todos os países mediante a elaboração de trabalhos preliminares que conduzam à adopção de conclusões cuja aplicação se efective de imediato.

3.9. No processo de adaptação a uma pesca sustentável no Mediterrâneo, haverá que dar prioridade à pesca artesanal sobre a industrial. Os interesses dos países costeiros devem ter prioridade sobre os dos estranhos ao mar Mediterrâneo.

Bruxelas, 25 de Fevereiro de 1998.

O Presidente
do Comité Económico e Social
Tom JENKINS

ANEXO I

ao parecer do Comitê Económico e Social

De um modo geral, as características da frota pesqueira comunitária podem ser definidas da seguinte maneira:

- grande número de unidades (cerca de 47 000), caracterizadas pelas suas dimensões reduzidas e pela inframotorização,
- tanto as embarcações como material embarcado para a faina da pesca, ou para a conservação e acondicionamento das capturas, são antiquados,
- a higiene e a segurança a bordo são escassas.

Analisados os modelos socioeconómicos de exploração dos recursos pesqueiros, a situação nos quatro Estados-Membros interessados pode ser resumida do seguinte modo:

- A estrutura de exploração da pesca costeira artesanal, constituída por unidades sem ponte, com um comprimento inferior a 9 metros entre perpendiculares e, geralmente, sem motor, é de tipo familiar e proporciona um grande número de postos de trabalho, embora estes sejam mal remunerados. Além disso, devido às estruturas sociais tradicionais, este sector revela uma certa rigidez, por um lado, face às obrigações exógenas (legislação, controlo), e por outro, face aos progressos técnicos, a que se devem juntar as suas estruturas socioeconómicas, que favorecem o individualismo.
- A frota pesqueira média artesanal é constituída por unidades com um comprimento, entre perpendiculares, superior a 9 metros e inferior a 18 metros, antiquadas e obsoletas, de um modo geral. As suas actividades prestam-se a um controlo mais fácil, já que o seu número é menos elevado que o das anteriores e, pelas suas características, vêem-se obrigadas a descarregar nos portos. Será de assinalar que algumas actividades deste sector da frota mediterrânea se encontram sujeitas a regulamentações rigorosas, como, por exemplo, a proibição de faina, ou, inclusive, a proibição de construção de novos barcos, quando se pretende controlar o acesso aos recursos (autorizações prévias de construção, autorização de arranque, licenças, etc.).
- A pesca no alto mar é praticada por unidades relativamente modernas e produtivas que pescam em zonas situadas, de um modo geral, fora das águas territoriais. Neste contexto, deve-se salientar a existência de uma frota especializada na pesca do atum e de outras grandes espécies migratórias, que compete, directamente, com as frotas de Estados não costeiros.

Fonte: Doc. COM(90) 1136 final — Anexo I, pp. 13 e 14.

ANEXO II

ao parecer do Comité Económico e Social

Derrogações incluídas no Regulamento (CE) nº 1626/94

País	Pescarias	Derrogações aceites	Prazos e condições	Observações
Itália	Arrasto de jovens (caboz, peixe-rei) para alimentação humana (Alto Adriático)	Derrogações à malhagem de 40 mm (art. 6º, anexo III)	31.12.1998 Autorizado 2 meses/ano	Derrogações concedidas em 1.1.1994 para malhagens conformes às legislações nacionais. Possibilidade de prorrogação após 1998, caso cientificamente justificado.
Itália	Arrasto de jovens (tainha, espáridas) para aquicultura (Alto Adriático)	Derrogações à malhagem de 40 mm (art. 6º, anexo III)	21.12.1998	Derrogações concedidas em 1.1.1994 para malhagens conformes às legislações nacionais. Possibilidade de prorrogação após 1998, caso cientificamente justificado.
Itália	Jovens destinados à alimentação e à aquicultura (mar Tirreno)	Derrogações à malhagem de 14 mm das redes envolventes (art. 6º, anexo III)	31.12.1998	Derrogações concedidas em 1.1.1994 para malhagens conformes às legislações nacionais. Possibilidade de prorrogação após 1998, caso cientificamente justificado.
Itália	Pesca de peixe-rei com redes de arrasto pelo fundo e envolventes-arrastantes na banda litoral	Aquém do limite das 3 milhas marítimas da costa ou da isóbata de 50 metros	31.12.1998	Derrogações concedidas em 1.1.1994 para malhagens conformes às legislações nacionais. Possibilidade de prorrogação após 1998, caso cientificamente justificado.
Itália	Dragagem de conchas	Dragagem aquém do limite das 3 milhas marítimas da costa ou da isóbata de 50 metros	Permanente desde que as conchas constituam >90 % do peso total da captura	
França	Arrasto de fundo (bancos de posidónea)	Derrogações à malhagem de 40 mm (art. 6º, anexo III)	31.12.1998	Derrogações concedidas em 1.1.1994 para malhagens conformes às legislações nacionais. Possibilidade de prorrogação após 1998, caso cientificamente justificado.
França	Redes envolventes-arrastantes a partir de terra (xávegas)	Tolerado (com malhagem mínima)	1.1.2002	Possibilidade de prorrogação após 2002, caso cientificamente justificado.
Grécia	Redes envolventes-arrastantes a partir de terra (xávegas)	Tolerado (com malhagem mínima)	1.1.2002	Possibilidade de prorrogação após 2002, caso cientificamente justificado.
Grécia	Redes envolventes-arrastantes e redes de arrasto	Dragagem aquém do limite das 3 milhas marítimas da costa ou da isóbata de 50 metros	31.12.1998	Derrogações concedidas em 1.1.1994 para malhagens conformes às legislações nacionais. Possibilidade de prorrogação após 1998, caso cientificamente justificado.

Fonte: Quadro transmitido pela Comissão ao grupo de trabalho «Mediterrâneo» do Comité Consultivo da Pesca, em 1 de Março de 1995 (ponto 2.2 da ordem do dia).

Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de directiva do Conselho relativa às medidas de protecção contra a introdução na Comunidade de organismos prejudiciais às plantas e produtos vegetais e contra a sua propagação no interior da Comunidade»

(98/C 129/08)

Em 24 de Fevereiro de 1998, o Conselho decidiu, nos termos dos artigos 43º e 198º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

Foi incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção de Agricultura e Pescas, que emitiu parecer em 5 de Fevereiro de 1998 (relator: J. Ballé).

Na 352ª reunião plenária de 25 e 26 de Fevereiro de 1998 (sessão de 25 de Fevereiro), o Comité adoptou por 120 votos a favor e 2 abstenções o seguinte parecer.

1. Em 5 de Dezembro de 1997, a Comissão apresentou uma proposta de codificação da Directiva 77/93/CEE do Conselho, de 21 de Dezembro de 1976, relativa às medidas de protecção contra a introdução na Comunidade de organismos prejudiciais às plantas e produtos vegetais e contra a sua propagação no interior da Comunidade. Com efeito, a directiva em questão foi alterada várias vezes, muitas vezes de forma substancial. Por conseguinte, convém, por motivos de clareza e de racionalização, proceder à codificação da referida directiva.

2. Na medida em que se trata de uma codificação constitutiva ou oficial, ou seja, que não pressupõe qualquer modificação substancial, e por motivos de clareza e de racionalização, o Comité Económico e Social aceita o método de trabalho acelerado estabelecido pelo acordo institucional de 20 de Dezembro de 1994 e aprova portanto a proposta da Comissão.

Bruxelas, 25 de Fevereiro de 1998.

O Presidente
do Comité Económico e Social
Tom JENKINS

Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Comunicação da Comissão ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões sobre “Uma nova política para a construção naval”»

(98/C 129/09)

Em 6 de Outubro de 1998, o Conselho decidiu, nos termos do artigo 198º do Tratado CE, consultar o Comité Económico e Social sobre a comunicação supramencionada.

Foi encarregada da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção de Indústria, Comércio, Artesanato e Serviços, que emitiu parecer em 6 de Fevereiro de 1998. Foi relator J. Simpson.

Na 352ª reunião plenária (sessão de 25 de Fevereiro de 1998), o Comité Económico e Social adoptou, por 80 votos a favor, um contra e duas abstenções, o seguinte parecer.

1. Introdução

1.1. Durante muitos anos, os construtores navais da União Europeia tiveram que enfrentar uma forte concorrência para conseguirem novas encomendas. A capacidade da construção naval aumentou, particularmente na Coreia do Sul. Mercê da natureza desta concorrência, muitas vezes sentida como tributária de uma estratégia de preços ruinosa, os construtores de navios da União foram autorizados a receber auxílios de Estado até determinados limites definidos em diversas directivas sobre a construção naval, sendo a mais recente a Sétima Directiva do Conselho⁽¹⁾.

1.2. No final de 1996, a Sétima Directiva foi renovada e prorrogada até final de 1997, medida que o Comité Económico e Social teve ocasião de aprovar⁽²⁾. Posteriormente, em Abril de 1997, um acordo de princípio foi adoptado para prorrogar as disposições desta directiva até ao final de 1998.

1.3. A principal disposição da Sétima Directiva prevê que os construtores navais possam receber das autoridades nacionais ajudas à exploração destinadas a actividades de construção e transformação naval (mas não de reparação) até um limite máximo de 9 % (4,5 % para os navios de pequena dimensão e para transformações) do preço contratual. Este limite fora inicialmente fixado em 28 %, em 1987, sendo depois progressivamente reduzido. Nos seis anos compreendidos entre 1990 e 1995 (inclusive) foram notificadas à Comissão auxílios de Estado à construção naval no valor de 8 300 milhões de ECU. Parte destes auxílios, 3 500 milhões de ECU, destinou-se a apoiar a reestruturação de empresas do sector. Os auxílios ao funcionamento totalizaram 4 800 milhões de ECU.

1.4. Desde 1994, esperava-se que o acordo da OCDE sobre as condições normais de concorrência da indústria da construção e da reparação naval comercial, concluído em Dezembro de 1994, garantisse um novo regime em cujo âmbito os principais países construtores pudessem cooperar. Este acordo implicaria a supressão da maior parte dos auxílios de Estado e, paralelamente, a intro-

dução de medidas para obstar a práticas desleais em matéria de preços. Este acordo não foi ratificado pelo governo dos Estados Unidos, nem entrou em vigor.

1.5. A presente comunicação da Comissão responde ao marcar passo da aplicação do Acordo da OCDE. Num parecer anterior⁽³⁾, o CES apontava que era necessário empreender acções alternativas. O CES faz questão de recordar que continua a esperar que o acordo da OCDE seja ratificado pelos Estados Unidos, permitindo assim que entre em vigor em regime de âmbito mais lato.

1.6. Nas suas propostas, a Comissão prevê que as disposições da Sétima Directiva caduquem logo que o acordo da OCDE entre em vigor ou seja adoptado o novo regime comunitário para a construção naval.

2. Tendências da indústria da construção naval

2.1. Há pelos menos duas décadas que a construção naval é um sector onde é difícil exercer uma actividade rentável na União Europeia. A quebra da procura, o aumento da capacidade de construção no Extremo Oriente e uma estratégia de preços predatória criaram condições comerciais muito difíceis.

2.2. Nos últimos vinte anos, a produção da construção naval comunitária baixou mais de 40 %. Em 1976, os países da UE representavam 27 % da produção mundial, expressa em toneladas brutas compensadas. Em 1986, a produção desceu para 23 % de uma produção total sensivelmente inferior e, em 1996, continuou a baixar até 21 % num mercado mundial em considerável expansão. A produção coreana passou de um pouco mais de 1 % da produção mundial em 1976, para 22 % em 1996.

2.3. Nos últimos oito anos, entre 1988 e 1996, a produção mundial de navios começou a recuperar da forte quebra registada na década precedente e, embora continue a ser inferior ao nível registado em meados

⁽¹⁾ JO L 351 de 31.12.1994.

⁽²⁾ JO C 30 de 30.1.1997.

⁽³⁾ JO C 30 de 30.1.1997, ponto 4.3.

da década de setenta, quase duplicou. A produção comunitária aumentou pouco mais de 50 %, mas ainda não atingiu os níveis do início da década de 80.

2.4. Em 1996, a construção naval empregava 65 600 pessoas na UE, contra 96 100 em 1986 e 208 800 em 1975. Esta grande redução do emprego directo acarretou igualmente a supressão de um número ainda maior de empregos indirectos nos sectores a montante da construção naval e em outros sectores. O padrão da evolução do emprego entre 1988 e 1996 parece apontar para uma quase estabilização do número de postos de trabalho.

2.5. A Comissão prevê que, em parte devido à necessidade de substituir navios vetustos, a procura de novas unidades se mantenha a este nível mais elevado durante os próximos anos, antes de registar nova descida. A capacidade não é plenamente utilizada e continua a aumentar de tal modo que, no ano 2000, a indústria da construção naval não estará a utilizar mais do que 70 % da sua capacidade instalada.

2.6. Desde a elaboração da comunicação da Comissão, as flutuações das divisas dos países do Extremo Oriente tiveram consequências dramáticas. Em especial, a desvalorização do «won» na Coreia afectará seriamente grande número de sectores, designadamente a construção naval. Trata-se de uma nova dimensão a ter em conta nas perspectivas da indústria, que neste momento (Janeiro de 1998) não pode ser totalmente avaliada, podendo exigir reavaliação parcial das conclusões da Comissão.

3. Propostas da Comissão

3.1. A Comissão visa a que, nos próximos cinco anos a contar do final de 1998, as políticas para a construção naval facilitem melhoras da competitividade da indústria. Prevê a adopção de novo regulamento por cinco anos, vigente até finais do ano 2003, o que seria suficiente para que as novas disposições produzissem mutações estruturais no sector e se vislumbrassem sinais de uma indústria mais forte e competitiva.

3.2. Após esse período, a construção naval ficaria sujeita às mesmas regras que todos os outros sectores. A construção naval comunitária tem um repto a vencer: melhorar a sua posição concorrencial no mercado mundial até poder assegurar a sua viabilidade e manter o emprego.

3.3. A Comissão identificou algumas áreas de «melhores práticas» que poderão melhorar a produtividade em relação aos concorrentes:

a) planeamento estratégico, concentração nos tipos de navios que experimentam procura crescente;

- b) mudanças estruturais, passando pela consolidação de estaleiros e pelo encerramento dos não rentáveis;
- c) formação de alianças estratégicas entre estaleiros;
- d) melhor integração dos armadores e fabricantes de equipamento no processo de produção;
- e) política de aquisições, incluindo maximização dos benefícios da subcontratação;
- f) maior colaboração com outros sectores para a inovação e a transferência de tecnologia;
- g) «marketing» agressivo e activo;
- h) maior utilização da I&D na concepção de protótipos;
- i) modernização das instalações de produção;
- j) investimento na melhoria da qualidade e utilização dos recursos humanos.

3.4. Para aplicação destas práticas, a Comissão propõe, no âmbito de novo regulamento que vigorará até 2003, o seguinte:

- 1) Supressão dos auxílios associados a contratos para construção de navios a partir de 1 de Janeiro de 2001;
- 2) Codificação de uma série de medidas destinadas a melhorar a produtividade e a competitividade, lançando bases para que o sector possa ficar sujeito a um regime de concorrência semelhante ao de outros sectores da União Europeia.

Em pormenor, a Comissão propõe o seguinte:

- Supressão dos auxílios à exploração a partir de 31 de Dezembro de 2000 (desde que o acordo da OCDE não tenha iniciado vigência antes desta data. Este acordo teria um efeito aproximadamente equivalente);
- Continuação da autorização de créditos à exportação de navios ao abrigo do acordo da OCDE de 1981, sob reserva de uma eventual actualização prevista no acordo de 1994, que ainda não se encontra em vigor, e que autorizaria não só os créditos à exportação mas também facilidades de crédito para navios destinados ao mercado nacional;
- Continuação da autorização de auxílios associados a contratos quando constituam ajuda ao desenvolvimento a países em vias de desenvolvimento;
- Continuação da autorização de auxílios financeiros aos custos de encerramentos resultantes de ajustamentos estruturais, designadamente a medidas sociais destinadas a minorar as repercussões sociais de encerramentos parciais ou totais;
- Autorização de auxílios à reestruturação de empresas de construção naval na base de orientações comunitárias respeitantes a esses mesmos auxílios noutros

sectores, mas aplicando rigorosamente o princípio de um único auxílio («one time/ last time») para reestruturação financeira;

- Autorização de auxílios regionais ao investimento desde que o projecto se destine a melhorar a produtividade de instalações existentes;
- Autorização de auxílios ao investimento para inovação desde que o projecto diga respeito a produtos ou processos inovadores que não estejam em uso por outros construtores navais comunitários;
- Manutenção dos auxílios à I&D em conformidade com o enquadramento comunitário;
- Autorização de auxílios à protecção do ambiente de acordo com as orientações comunitárias.

4. Observações na generalidade

4.1. Tema central da proposta

4.1.1. O tema central da comunicação da Comissão é que a indústria da construção naval europeia, mercê de ajudas transitórias durante cinco anos (1998 a 2003) e graças aos esforços individuais das empresas, possa superar as suas desvantagens estruturais e competir nos mercados mundiais. A Comissão reconhece, no entanto, que tal estará condicionado à prevalência de práticas comerciais leais à escala mundial, especialmente por parte de concorrentes extracomunitários.

4.1.2. O CES apoia este objectivo. Será necessário um esforço permanente para estabelecer práticas comerciais leais. Por conseguinte, o CES recomenda que as próximas decisões respeitantes à construção naval assentem na avaliação regular da evolução registada no fim do referido quinquénio.

4.1.3. A competitividade da construção naval na UE varia, naturalmente, de estaleiro para estaleiro e em função do tipo de navios. É certo que há exemplos de construtores navais altamente competitivos em certos segmentos de mercado, mas, de um modo geral, a indústria continua a ser pouco concorrencial relativamente a outros construtores, alguns dos quais praticam políticas de preços reputadas predatórias.

4.2. Razões para mudar de política

4.2.1. A Comissão recomenda que se deixem de conceder à construção naval auxílios à exploração. Os argumentos são complexos, parecendo ser um deles o receio de que os actuais auxílios à exploração, financiados pelos governos nacionais, não tenham sido acompa-

nhados das necessárias e adequadas reestruturações. Outro argumento é a falta de incentivos tangíveis para melhorar a competitividade. O CES concorda com esta conclusão da Comissão e apoia-a.

4.2.2. Se bem que alguns sectores da indústria já sejam competitivos nos mercados mundiais, a comunicação não alega que a posição concorrencial actual do conjunto do sector seja suficientemente forte para se poder prescindir dos auxílios. Refere, mesmo, que a política de auxílios de Estado necessita de ser reorientada a fim de promover e consolidar o esforço de apuramento da competitividade, o que passa por apoiar o investimento para inovação e a I&D.

4.2.3. A supressão dos auxílios à exploração pode justificar-se pelo facto de: i) a construção naval ser o único sector da indústria transformadora que beneficia deste tipo de ajuda directa e ii) a Comissão duvida de que estas despesas representem uma utilização eficiente dos dinheiros públicos, não distorcendo menos a concorrência intracomunitária do que atenuam os efeitos da concorrência extracomunitária.

4.2.4. O CES tem relutância em apoiar a supressão dos auxílios à exploração se a probabilidade de êxito competitivo for demasiado fraca e as medidas alternativas não oferecerem efeito equivalente. O objectivo a longo prazo não deve, porém, deixar de ser que a indústria de construção naval possa continuar a competir com outros construtores a nível mundial.

4.2.5. A Comissão deverá evitar qualquer medida que possa provocar uma «corrida internacional ao subsídio» e prosseguir no seu esforço para controlar — até à sua eliminação final — os subsídios à construção naval mediante um acordo global dentro do espírito do Acordo da OCDE. Isto mesmo se deveria constituir como um dos princípios fundamentais, evitando, assim, a construção de embarcações quando tal não tenha justificação económica e possa conduzir à distorção desleal da actividade no sector da construção naval e a um sério prejuízo para a economia do sector do transporte marítimo.

4.3. Competitividade

4.3.1. Preocupa o CES saber se os factores adversos que justificaram a aprovação de um certo nível de auxílios à exploração, ainda que em constante diminuição, se terão atenuado até ao ponto de ser legítimo esperar razoavelmente o restabelecimento da viabilidade competitiva dos estaleiros navais.

4.3.2. Em anos anteriores a Comissão realizou estudos para calcular um tecto máximo comum de ajudas defensável, baseado na avaliação da diferença entre os custos dos estaleiros comunitários mais competitivos e os preços praticados pelos seus concorrentes internacio-

nais. Este trabalho foi utilizado, em 1995, para fundamentar o tecto actual de 9 %.

4.3.3. O último estudo comparativo custos/preços foi realizado em 1996/1997. Este estudo da Comissão não é citado na comunicação, mas sabe-se que sugere que o diferencial competitivo entre custos e preços se acentuou para certos tipos de navios. Não é possível fazer previsões credíveis para a próxima década. Contudo, a tendência que se verifica nas quotas de mercado também não indicia que a posição relativa dos construtores navais da UE tenha melhorado significativamente. A isto acresce agora a incerteza quanto aos efeitos das desvalorizações monetárias sobre as diferenças de custo para com os produtores do Extremo Oriente, que poderão implicar modificações mais profundas nos elementos financeiros da competitividade.

4.3.4. A Comissão observa que «muitos estaleiros comunitários apresentam ainda uma baixa competitividade, ficando nomeadamente atrás dos seus principais concorrentes do Extremo Oriente». Conclui, também, que é provável que a concorrência no mercado mundial se venha ainda a acentuar, com a procura global a começar a diminuir na próxima década. Não se trata de conclusões tranquilizadoras, que justifiquem a supressão dos auxílios à exploração. A posição concorrencial dos estaleiros da UE varia de estaleiro para estaleiro e especialmente consoante os tipos de navios. O CES admite que, no sector da construção naval, os estaleiros mais competitivos da UE se tendam a especializar nalguns tipos de navios, em cuja construção as competências especializadas conferem alguma vantagem comparativa.

4.3.5. O CES sugere, por conseguinte, que, antes de decidir de uma data para a supressão dos auxílios à exploração, se leve a cabo um novo estudo comparativo para determinar a posição concorrencial relativa dos principais produtores. O Comité emite especiais reservas a respeito das comparações de produtividade citadas na comunicação da Comissão, dado que não se percebe bem se elas foram corrigidas para ter em conta a média de horas de trabalho anuais dos trabalhadores da construção naval em cada país. Isto afectaria a correcta compreensão da natureza e do nível das diferenças em matéria de competitividade.

4.3.6. A Comissão deveria verificar se existem sinais de distorção permanente do mercado decorrente de práticas de preços ruinosas dos concorrentes. O CES acolhe com agrado a garantia de que, no final de 1999 (um ano antes do prazo final), a Comissão examinará a situação do mercado e, caso se apurem práticas anticoncorrenciais, examinará a possibilidade de introduzir medidas apropriadas. Todavia, a Comissão seria mais convincente se se comprometesse a introduzir medidas apropriadas e não apenas a «examinar» essa possibilidade.

4.4. *Operações de reparação naval*

4.4.1. Apesar de a comunicação da Comissão não ser tão específica quanto seria de desejar, o CES parte do princípio de que, de acordo com o projecto de preâmbulo de regulamento, as políticas revistas e os tipo de auxílio para os construtores navais serão extensivos ao investimento e reestruturação das actividades de reparação e de transformação dos navios, por forma que se lhes apliquem os mesmos princípios. A Comissão confirmou ser esta a sua intenção. O CES prevê dificuldades se o âmbito de aplicação do novo regulamento não for tornado extensivo a aspectos essenciais das actividades de reparação naval e acolhe favoravelmente a adopção desta estratégia mais lógica para o conjunto das actividades de construção, transformação e reparação naval.

4.4.2. A inclusão das actividades de reparação naval no âmbito de aplicação do novo regulamento pode suscitar críticas no sentido de que alarga o espectro de actividades elegíveis para os auxílios. No entanto, o CES aceita que, dentro do novo quadro de medidas a adoptar, dividir artificialmente actividades de investimento e actividades tecnológicas, separando, por exemplo, a transformação naval da reparação naval, pode provocar outro tipo de distorções dentro da estrutura da indústria da construção naval.

4.5. *Relações mais vastas com os transportes marítimos, a armação e a reparação naval*

4.5.1. A construção naval é um componente crítico de um conjunto de actividades que contribuem para o transporte de pessoas e mercadorias por mares, lagos e rios, razão por que uma indústria de construção naval competitiva tem uma função importante no conjunto da actividade económica da UE.

4.5.2. Algumas das acções que afectam outros sectores relacionados com a cadeia económica repercutem-se na construção naval. Por exemplo, as políticas que promovem a eliminação de navios inferiores às normas e persuadem os armadores a comprar navios novos revestem-se de primordial importância para o surgimento de novas encomendas. Se destas políticas constarem restrições que favoreçam a colocação de novas encomendas junto de estaleiros europeus, através de tributação preferencial, garantias financeiras ou outras medidas fiscais, isto pode repercutir-se na actividade dos estaleiros da UE. Contudo, tais políticas deverão ter em conta as orientações vigentes relativas aos auxílios de Estado ao sector do transporte marítimo. As políticas que incentivam a utilização do transporte marítimo, as que enfatizam, inclusive, cada vez mais o desenvolvimento do transporte marítimo para curtas distâncias (em parte por razões ecológicas) podem também ter efeitos sobre o sector da construção naval.

4.5.3. As políticas relativas às normas de segurança nos navios podem ter também uma influência considerável. A introdução de especificações mais rigorosas para os diversos tipos de navios representa, em primeiro lugar, uma medida de segurança, mas, em segundo lugar, pode influenciar a taxa de substituição dos navios e o volume de negócios dos estaleiros de reparação e transformação.

4.5.4. O CES está ciente de que estas correlações são fundamentais para o desenvolvimento das políticas marítimas globais, e tem participado todos os anos nas reuniões consultivas do Fórum das Indústrias Marítimas.

4.5.5. O CES louva os esforços da Comissão para elaborar um conjunto de políticas marítimas coerentes que se reforcem mutuamente, que vão do incentivo à promoção da investigação e inovação e à cooperação de todo o sector até, mais recentemente, ao desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância como contributo para resolver problemas dos transportes de mercadorias dentro e fora da Comunidade.

5. Observações na especialidade

5.1. Racionalização da capacidade

5.1.1. A Comissão tem conhecimento de 103 empresas de construção naval em actividade na UE em 1997. Os cinco maiores construtores representam 36 % da produção europeia. Este nível de concentração é inferior ao da Coreia, onde as cinco maiores empresas representam 99 % da produção, e ao do Japão, onde representam 44 %. A fragmentação, a falta de economias de escala, diferenças nos métodos de trabalho e a falta de grandes «encomendas de série» são factores que contribuem para baixar a produtividade dos estaleiros navais europeus.

5.1.2. A lógica da racionalização das capacidades não se esgota na procura de economias de escala por concentração de cargas de trabalho. Alguns estaleiros, que ocupam determinados nichos de mercado, podem ser competitivos simplesmente graças ao seu nível de especialização, o que nem sempre está relacionado com a dimensão do estaleiro ou da empresa.

5.1.3. Um factor adicional que afecta a utilização da capacidade é a redução da procura de navios nos países da União Europeia, o que pode ter também efeitos negativos na disponibilidade e na transferência de tecnologias e de processos inovadores entre sectores.

5.1.4. Estes elementos apontam para a necessidade de novos esforços para aumentar a produtividade e racionalizar a capacidade.

5.2. Créditos à exportação

5.2.1. A Comissão tem chamado a atenção para as modificações previstas no acordo de 1994 sobre créditos à exportação, que ainda não entrou em vigor. O acordo revisto actualizaria o de 1981 e é um dos componentes do acordo da OCDE sobre supressão dos auxílios estatais.

5.2.2. A Comissão considera que as modificações introduzidas reflectem melhor a realidade do mercado. As principais modificações são, em primeiro lugar, a introdução de uma taxa de juro comercial de referência

que é, de facto, uma taxa de juro não subvencionado e, em segundo lugar, a extensão do período de garantias oficiais, de 8 anos e meio para 12 anos, passando assim os navios a beneficiar das mesmas condições concedidas aos aviões comerciais de grandes dimensões.

5.3. Auxílios associados a contratos para encomendas de países em desenvolvimento

5.3.1. Os auxílios às encomendas provenientes de países em desenvolvimento não estão sujeitos às disposições actuais que regulam o tecto dos auxílios à exploração aos estaleiros navais. A Comissão propõe que não se alterem estas condições.

5.3.2. Esta excepção poderá criar distorções. Em primeiro lugar, os governos podem ver-se tentados a utilizar estas encomendas para dar trabalho a determinados estaleiros, evitando pô-lo a concurso entre os estaleiros da UE. A Comissão tem consciência deste facto e está a actuar para permitir que outros estaleiros se candidatem a esses contratos. Em segundo lugar, este tipo de encomendas poderia permitir a utilização de navios para países em desenvolvimento de maneira lesiva de outras actividades transportadoras sujeitas a concorrência normal.

5.3.3. O CES está convicto de que deve manter-se uma disposição específica para este tipo de auxílios. Também acolhe com agrado o compromisso de que essas normas serão alteradas, abrindo tais contratos à concorrência de diferentes estaleiros na UE, e de que serão previstos controlos para verificar que não haja abusos desta isenção.

5.3.4. Abrir estes contratos a ofertas provenientes de diferentes Estados-Membros suscitará, de facto, um problema difícil se os governos nacionais concederem níveis de auxílios diferentes aos estaleiros dos respectivos países. O CES recomenda que esta questão seja clarificada antes da entrada em vigor do novo regulamento.

5.4. Auxílios ao encerramento

5.4.1. A presente directiva autoriza auxílios destinados a cobrir despesas de encerramento, total ou parcial. A Comissão propõe que estes auxílios, incluindo os custos sociais do reajustamento para os antigos empregados, continuem a ser permitidos. O CES acolhe favoravelmente esta medida.

5.4.2. Em modificação da aplicação desta disposição, a Comissão propõe que, nos casos em que são concedidos auxílios ao encerramento, em vez de uma norma que prevê o encerramento obrigatório das instalações por um período de cinco anos e a necessidade de prévia autorização da Comissão para reabertura nos cinco anos seguintes, passe a exigir-se que as instalações não sejam reafectadas à construção naval durante um período de dez anos, suprimindo-se a possibilidade de revisão ao fim de cinco anos. O CES aceita a lógica desta alteração.

5.5. *Auxílios à reestruturação*

5.5.1. A Sétima Directiva não fornece critérios pormenorizados para avaliar os auxílios à reestruturação.

5.5.2. Dado que a melhoria da produtividade e da competitividade do sector da construção naval implicará inevitavelmente a reestruturação de algumas empresas, a Comissão propõe uma declaração formal que defina o âmbito de potenciais auxílios à reestruturação. O princípio básico é de que os estaleiros navais devam ficar sujeitos às mesmas regras de aplicação geral na Comunidade. Consiste a proposta em aplicar estritamente o princípio de não renovação, acompanhado de avaliação e controlo da viabilidade, quer se trate de injectar capitais, de perdoar dívidas, de conceder empréstimos bonificados ou auxílios para salvar empresas.

5.5.3. Para poder beneficiar de auxílios à reestruturação, terá que ficar demonstrada a extensão das reduções de capacidade que dela advirá. A Comissão introduz uma modificação razoável, propondo que a determinação da redução da capacidade deixe de ser calculada com base na capacidade teórica a encerrar, mas, ao invés, a partir do nível real de produção do estaleiro nos últimos cinco anos.

5.5.4. O CES apoia tanto a clarificação do domínio de aplicação dos auxílios à reestruturação como o método para determinar o volume da capacidade a eliminar.

5.6. *Auxílios ao investimento*

5.6.1. Como componente crítica da reestruturação e do fortalecimento do sector da construção naval, a Comissão propõe que os construtores navais possam beneficiar de diferentes tipos de auxílios ao investimento, nomeadamente, auxílios regionais ao investimento para modernizar e actualizar instalações situadas em regiões desfavorecidas, auxílios ao investimento para inovação, com a condição de o projecto se aplicar a produtos e processos que não estejam a ser utilizados comercialmente por outros operadores do sector da construção naval da União. O CES observa que os auxílios ao investimento, vinculados a melhoramentos da competitividade, não são necessariamente condicionados, em estaleiros modernizados, pela busca de reduções de capacidade, ainda que a política global da Comissão não deva deixar de ter em conta as capacidades excedentárias existentes nos Estados-Membros.

5.6.2. Haverá, naturalmente, que acautelar que os auxílios ao investimento, nomeadamente os auxílios regionais, não sejam utilizados para salvar estaleiros atingidos pela crise, razão por que igualmente haverá que pôr como condição que as empresas que beneficiem de auxílios ao investimento sejam rendíveis ou reputadas capazes de se tornarem rendíveis em consequência do novo investimento.

5.6.3. Um dos problemas mais fundamentais da indústria de construção naval no seu todo e, portanto, também da indústria europeia, é o do considerável excesso de capacidade instalada. Uma política satisfatória da UE terá, pois, de tomar posição sobre como há-de a UE contribuir para resolver o problema. A proposta *sub judice* não avança com medidas imediatas para enfrentar o excesso de capacidade, importando convidar a Comissão a avançar com propostas adequadas em tal sentido. Na proposta jacente, impõe-se garantir que os auxílios próprios da UE não contribuam para agravar os problemas ligados ao excesso de capacidade instalada mundial.

5.6.4. Os auxílios à I&D e os auxílios à protecção do ambiente seriam permitidos nos mesmos termos em que são acessíveis a outros sectores comunitários.

5.6.5. O CES reconhece que estes vários tipos de auxílios ao investimento podem constituir um incentivo útil à melhoria da posição concorrencial das empresas do sector. Dado que o novo regulamento prevê que estes auxílios fiquem, potencialmente, sujeitos a um limite de cinco anos, ou a uma possível revisão ao fim de cinco anos, o CES espera que seja efectuada uma avaliação de impacto e de eficácia antes do termo do referido período, por forma que se possa ter uma opinião fundamentada sobre as vantagens em manter cada um dos elementos após 2003. O CES deseja, em particular, que a Comissão examine se algumas das mudanças evidenciam distorções incompatíveis com o desenvolvimento de uma indústria competitiva a nível europeu.

5.7. *Impacto global do novo regulamento*

5.7.1. Embora os auxílios à exploração possam ser concedidos por contratos assinados antes do final do ano 2000 e desembolsados durante os três anos subsequentes, e se encoraje o sector a investir e inovar com base nas demais disposições, o CES receia que a consequência das modificações seja as despesas públicas com a construção naval aumentarem. A Comissão apontou o carácter limitado dos compromissos por modos de financiamento completamente novos, calculando que os auxílios estatais não devam aumentar significativamente, mesmo a curto prazo. O Comité entende que o efeito das modificações deve ser de reduzir o nível dos pagamentos por ajudas.

5.7.2. Por isso, o CES propõe que se insira no regulamento uma disposição que limite o total dos auxílios anuais ao investimento, sejam eles de carácter regional, à exploração ou outras ajudas ao investimento, concedidos a cada estaleiro, a um tecto de 9% da facturação média calculada sobre um período de três anos.

5.7.3. O CES nota que as ajudas públicas à construção naval, em especial os auxílios ao funcionamento associados ao contrato do navio, não estão claramente definidas. Nalguns casos, esta ausência de definição clara pode levar a confusão com as ajudas públicas ao transporte marítimo e a aplicação cumulativa das duas categorias de auxílios acima referidas. Por isso, sugere-se que esta questão seja clarificada no regulamento proposto.

5.7.4. Um aspecto importante do novo regime da construção naval é o facto de que a Comissão deverá analisar o impacto das novas disposições e, em particular, o dos diferentes tipos de auxílios.

5.7.5. Fiscalização e transparência

5.7.5.1. A Comissão indica a necessidade de assegurar que os auxílios sejam pagos de acordo com as directrizes definidas pelo Conselho, propondo que a fiscalização ocorra pela via de notificação dos Estados-Membros à Comissão. A Comissão continuaria a não ter qualquer responsabilidade própria na obtenção de informação do beneficiário, das autarquias locais e de outras fontes. O CES entende que a Comissão devia ter o direito e a obrigação de, em cooperação com os governos nacionais, inspecionar o local de produção, contabilidade, etc., para assegurar o cumprimento das directrizes definidas.

5.7.5.2. A Comissão já tem sido investida, no contexto da reestruturação de determinados estaleiros navais, em competências de supervisão da observância de disposições estabelecidas. Deveriam ser-lhe atribuídas competências análogas que abrangessem todos os tipos de auxílios indicados no regulamento.

6. Recursos humanos

6.1. O CES observa que o regulamento proposto não contém referências específicas às necessidades de formação do pessoal da indústria da construção naval. A melhoria das qualificações profissionais será um importante factor de melhoramento da produtividade e da competitividade. O CES espera que a Comissão esteja disposta a utilizar a sua influência e recursos para encorajar as empresas e as agências de formação em cada Estado-Membro.

7. Conclusões

7.1. O CES apoiou, em parecer anterior, os objectivos fixados na proposta de acordo da OCDE sobre construção naval. Lamenta que os Estados Unidos não tenham ratificado esse acordo. Embora continue a esperar que o referido acordo OCDE seja ratificado, manifesta o seu apoio de princípio à proposta de novo

regulamento que tem em vista promover o desenvolvimento de uma indústria de construção naval europeia mais forte e mais competitiva.

7.2. O CES louva os esforços da Comissão para elaborar um conjunto de políticas marítimas coerentes que se reforcem mutuamente, que vão da promoção da investigação e inovação e do incentivo à cooperação em todo o sector até, mais recentemente, ao incentivo ao desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância, como contributo para resolver problemas mais gerais do transporte de mercadorias dentro e fora da Comunidade (ponto 4.5.5).

7.3. Acontecimentos recentes nos mercados financeiros e cambiais do Extremo Oriente criaram um clima de incerteza para grande número de sectores, incluindo o da construção naval. O Comité reconhece que a Comissão terá que acompanhar de perto os acontecimentos e, se necessário, tomar medidas apropriadas se estes eventos constituírem uma ameaça para a indústria naval.

7.4. Embora a supressão dos auxílios à exploração e a sua substituição por medidas mais selectivas estejam no cerne da proposta de regulamento, o CES terá relutância em apoiar tal supressão se a probabilidade de êxito competitivo for reputada demasiado fraca e as medidas alternativas não oferecerem efeito equivalente (ponto 4.2.4).

7.5. O Comité sugere, pois, que se proceda a um exame comparativo mais aprofundado para determinar a posição concorrencial relativa dos principais produtores antes de decidir de uma data limite para a supressão dos auxílios à exploração (ponto 4.3.5).

7.6. O Comité regozija-se com o facto de que a Comissão se compromete a examinar até ao final de 1999 (um ano antes do prazo final) a situação do mercado e a considerar a adopção de medidas apropriadas caso se verifique existirem práticas anticoncorrenciais (ponto 4.3.6).

7.7. É possível que surjam dificuldades se o âmbito de aplicação do novo regulamento não for extensivo a aspectos essenciais das actividades da reparação naval; o Comité acolhe favoravelmente esta abordagem mais lógica do conjunto das actividades de construção, de reconversão e de reparação navais (ponto 4.4.1)

7.8. O Comité apoia as propostas relativas aos créditos à exportação, aos auxílios contratuais, aos auxílios ao encerramento, aos auxílios à reestruturação e aos auxílios ao investimento. O Comité ficaria, todavia, preocupado se a consequência destas modificações fosse aumentar as despesas públicas para a construção naval, quando o efeito suposto é, em princípio, o oposto: reduzir e eliminar auxílios (ponto 5.7.1).

7.9. A Comissão deverá acompanhar o impacto das medidas e, em particular, o impacto dos diferentes tipos de apoios.

7.10. A Comissão deverá evitar qualquer medida que possa provocar uma «corrida internacional ao subsídio» e prosseguir no seu esforço para controlar — até à sua eliminação final — os subsídios à construção naval mediante um acordo global dentro do espírito do Acordo da OCDE. Isto mesmo se deveria constituir como

um dos princípios fundamentais, evitando, assim, a construção de embarcações quando tal não tenha justificação económica e possa conduzir à distorção desleal da actividade no sector da construção naval e a um sério prejuízo para a economia do sector do transporte marítimo (ponto 4.2.5).

Bruxelas, 25 de Fevereiro de 1998.

*O Presidente
do Comité Económico e Social*
Tom JENKINS

Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de directiva do Conselho relativa a veículos em fim de vida útil»⁽¹⁾

(98/C 129/10)

Em 2 de Dezembro de 1997, em conformidade com o disposto no artigo 130º-S do Tratado que institui a Comunidade Europeia, o Conselho decidiu consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

A Secção de Ambiente, Saúde Pública e Consumo, incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos, emitiu parecer em 3 de Fevereiro de 1998, com base no relatório do relator S. Colombo.

Na 352ª reunião plenária (sessão de 25 de Fevereiro de 1998), o Comité Económico e Social adoptou, por 85 votos a favor, 1 voto contra e 1 abstenção, o seguinte parecer.

1. Principais elementos da proposta e observações iniciais

1.1. A proposta em apreço, com base no artigo 130º-S, parece ambiciosa e inovadora, inscrevendo-se na linha da directiva sobre os resíduos de embalagens porquanto integra a definição de objectivos quantitativos e incide num sector sensível da economia europeia como o dos veículos automóveis. Propõe a adopção de uma abordagem preventiva para um fluxo específico de resíduos, intervindo ao longo do ciclo de vida do produto, desde a fase de projecto e produção, seguindo rigorosamente a hierarquia da gestão dos resíduos e privilegiando a reutilização e reciclagem, na óptica da recuperação dos materiais.

1.2. Também põe em prática o princípio da «responsabilidade do produtor», adoptado na nova estratégia comunitária de gestão de resíduos⁽²⁾, na medida em que impõe a todos os operadores económicos do sector a criação de um sistema adequado de recolha e eliminação,

com objectivos de reutilização e reciclagem a atingir em prazos definidos.

1.3. O sistema será completado por um «certificado de destruição», requisito indispensável para o cancelamento da matrícula de um veículo nos registos nacionais (artigo 5º).

1.4. Dado que os veículos a destruir deverão ser tratados de acordo com os requisitos gerais estabelecidos no artigo 4º da Directiva 75/442/CEE e em conformidade com os requisitos técnicos estabelecidos no anexo (artigo 6º), e que as taxas de reutilização e recuperação, bem como a de reciclagem, deverão aumentar gradualmente (1ª fase: até 2005; 2ª fase: até 2015; 3ª fase: a definir depois de 2015) (artigo 7º), cabe aos produtores garantir que os veículos sejam projectados e fabricados por forma a permitir a concretização de tais objectivos.

1.5. A fim de consolidar esta reorientação da produção, do ponto de vista regulamentar, a Comissão

⁽¹⁾ JO C 337 de 7.11.1997, p. 3.

⁽²⁾ COM(96) 399 final, resolução do Conselho de 24 de Fevereiro de 1997 relativa a uma estratégia comunitária de gestão de resíduos (JO C 76 de 11.3.1997, p. 1), parecer do Comité Económico e Social (JO C 89 de 19.3.1997, p. 2).

prevê (nº 4 do artigo 7º) alterar a Directiva 70/156/CEE para impor o requisito de reutilização e ou reciclagem aos veículos comercializados a partir de 1 de Janeiro de 2005.

1.6. Embora os acordos voluntários vigentes em alguns Estados-Membros demonstrem a viabilidade de um conjunto de medidas, a Comissão considera que não garantem uma certeza jurídica e podem criar distorções de concorrência, encorajando a exportação de resíduos para países com requisitos menos rigorosos. Por isso, a Comissão propõe a adopção de uma directiva a nível comunitário que combine instrumentos regulamentares com o princípio da responsabilidade dos produtores.

2. Observações na generalidade

2.1. À luz do recente parecer de iniciativa sobre «Acordos em matéria de ambiente» (1), o Comité subscreve a decisão da Comissão de recorrer ao instrumento da directiva para garantir um quadro de referência harmonizado, válido em todos os Estados-Membros. Aprova os objectivos fixados para a protecção do ambiente e o articulado da directiva, ressalvadas as observações a seguir aduzidas.

2.1.1. Preconiza, também, o exame atento dos muitos acordos já existentes, bem como das disposições regulamentares vigentes em alguns Estados-Membros (designadamente, a regulamentação sueca), no intuito de beneficiar da experiência adquirida e de a integrar no corpo legislativo. Com efeito, a bem da concretização desses objectivos, convém explorar os acordos voluntários já existentes em alguns Estados-Membros, de modo a divulgar os resultados positivos e a evitar as debilidades subsistentes.

2.2. A combinação entre requisitos legais, mecanismos de controlo e medidas económicas de acompanhamento deverá ser mais coerente, para evitar que a flexibilidade permitida aos Estados-Membros redunde em distorções de concorrência num sector económico essencial. Ao mesmo tempo, é necessário definir mais claramente as responsabilidades dos diversos operadores do sector, fazendo uma distinção entre a prevenção e o tratamento final.

2.3. No parecer sobre a «Comunicação da Comissão relativa à análise da estratégia comunitária para a gestão dos resíduos» (2), o Comité apontava a directiva respeitante às «embalagens» como exemplo de uma forma correcta de aplicar concretamente o princípio da responsabilidade do produtor, esperando que essa abordagem fosse alargada a outros tipos de bens e de resíduos (2.13 e 2.14), identificando os fluxos prioritários. Está ciente dos graves problemas ainda por resolver

em vários Estados-Membros, surgidos no âmbito da aplicação da directiva em causa, embora a experiência se revele construtiva.

2.4. Ao invés dos resíduos de embalagens, provenientes de várias fontes, incluindo materiais como vidro, papel e plástico, que suscitam problemas de tratamento e reciclagem diferentes e são eliminados no consumidor final, dificultando a definição da responsabilidade de cada segmento ao longo do «tempo de vida», o caso dos veículos em fim de vida útil forma um sector mais homogêneo, onde já foram encontradas soluções parciais, sobretudo graças ao facto de aproximadamente 75 % da massa por veículo, ou seja, os componentes metálicos, já serem reutilizados como sucata para fundição. Está ainda por resolver a questão dos riscos causados por metais pesados e outras substâncias perigosas, nomeadamente os compostos halogenados, que contaminam a sucata enviada para reciclagem no sector siderúrgico. Em contrapartida, no que toca aos restantes 25 % do peso dos veículos, sobretudo constituídos por plásticos e elastómeros, o problema não foi resolvido adequadamente, porque só em parte e em alguns países este fluxo é enviado para reciclagem, destinando-se a maior parte à incineração ou à deposição, o que representa, para além de danos ambientais, um desperdício de matérias-primas e energia.

2.5. Põe-se ainda o problema da organização do sector da desmontagem e demolição, que convém racionalizar e modernizar para que possa assumir as responsabilidades ambientais inerentes à gestão dos materiais finais, garantindo a segurança das carcaças e a correcta eliminação das substâncias perigosas. Em muitos países, este sector é constituído por pequenas e médias empresas que importa salvar e valorizar profissionalmente. Foram realizadas experiências em vários países, com o concurso da indústria automóvel e a anuência das entidades públicas, no intuito de modernizar o sector em função das novas exigências. Tais experiências deverão ser generalizadas no respeito das características dos vários Estados-Membros, mobilizando os recursos necessários para a formação profissional dos trabalhadores e para a adequação das PME às exigências ambientais.

2.5.1. Para garantir que as empresas de desmontagem e demolição estabeleçam métodos de trabalho ecologicamente compatíveis, além de medidas de controlo e de apoio ad hoc é necessário dispor de operadores especializados e adequadamente formados; existem já experiências de cursos de formação neste sector, levados a efeito pelas câmaras de artesanato (Sarre-Lorena-Luxemburgo), que poderiam servir de modelo para formular uma qualificação europeia comum.

2.6. As experiências em curso permitem concluir que, integrando as necessidades de redução dos resíduos e de incremento das possibilidades de reciclagem desde a fase de projecto dos veículos, sem comprometer a segurança dos mesmos, com uma concepção que permita uma mais fácil desmontagem e recuperação das peças e dos

(1) JO C 287 de 22.9.1997, p. 1.

(2) JO C 89 de 19.3.1997, p. 2.

materiais, acompanhada da elaboração de manuais para as operações de desmontagem, da aplicação de uma marca de reconhecimento nos componentes plásticos e da redução gradual dos metais pesados e demais substâncias perigosas, seria possível concretizar os objectivos de recuperação e reciclagem indicados na directiva, associados à possibilidade de melhorar a actividade de demolição e sucata, racionalizando e adequando as operações de valorização e desmontagem dos veículos automóveis e de separação dos materiais.

2.7. Existe, pois, um problema de co-responsabilidade entre as operações de projecto, produção e tratamento final, nomeadamente para assegurar mercados de escoamento às matérias-primas recicladas, parte das quais pode ser destinada à indústria produtora.

2.8. No espírito da responsabilidade comum de todas as partes interessadas impõe-se dar igual atenção ao consumidor, que, na fase de aquisição, pode ser orientado para escolhas mais acertadas do ponto de vista ambiental, graças à informação fornecida pelos produtores e a eventuais incentivos. Ao longo do ciclo de vida do veículo, o proprietário deve ser encorajado a dispensar-lhe uma manutenção adequada, na óptica da recuperação final. Por último, na fase final, deve estar seguro de ter acesso a instalações de demolição eficazes e relativamente próximas da sua residência.

2.9. O eventual valor de mercado negativo do veículo em fim de vida útil, decorrente da diferença entre o custo do tratamento final em obediência às normas de protecção do ambiente e a receita produzida pelos materiais reutilizáveis e recicláveis, depende não só da fase de projecto, que o produtor pode orientar validamente para objectivos de recuperação e reciclagem, mas também da atenção dada ao veículo pelo proprietário e da capacidade de valorização das partes reutilizáveis e dos materiais recicláveis por parte do sector da sucata. Assegurada a co-responsabilidade de todos os agentes e orientado o sector, como já sucede, para uma nova concepção dos veículos que favoreça a recuperação e a reciclagem, será minimizado o problema do eventual «valor de mercado negativo» do veículo em fim de vida útil, invocado no nº 4 do artigo 5º. Com efeito, a criação de uma rede de instalações de tratamento autorizadas e a obrigação de certificação permitirão modernizar o sector do tratamento final e alargar a sua actividade, tornando-o mais rentável.

2.10. Importa ainda reconhecer que a quantificação do «valor de mercado negativo» dos veículos em fim de vida útil é dificultada pelo facto de o mesmo poder variar em função das características dos mercados locais e do nível de desenvolvimento atingido pelos sectores da demolição, sucata e recuperação nos diversos países. Por último, a função de incentivo varia consoante diz respeito a veículos actualmente em circulação (que atingirão o fim de vida útil dentro de 8 a 10 anos) ou a

veículos de nova concepção que ainda não foram comercializados, cujo projecto pode ser orientado para a reciclagem mercê da adopção de medidas económicas.

2.11. Por conseguinte, o Comité considera que o problema do «valor de mercado negativo» deve ser examinado mais exaustivamente, tendo em conta a variedade das situações e das causas, prevendo medidas que, no respeito do princípio da partilha das responsabilidades e da internalização dos custos ambientais, favoreçam a modernização do sector do tratamento final dos veículos e a concretização de objectivos mais ambiciosos de reutilização, reciclagem e recuperação dos veículos em fim de vida útil, ao mesmo tempo que actuam sobre a responsabilidade dos produtores que devem orientar-se para o projecto dos veículos na óptica da reciclagem.

2.12. Fixado o quadro regulamentar, o Comité considera necessário dar a máxima atenção aos problemas seguintes, recorrendo a acordos voluntários entre as partes e à intensificação do diálogo entre as associações de produtores e as associações de tratamento final, para garantir que:

- a responsabilidade financeira dos produtores fomenta realmente uma política de prevenção, evitando que o valor de mercado negativo seja transferido pura e simplesmente para o preço de aquisição inicial,
- o reconhecimento do princípio de um valor de mercado negativo não se generalize automaticamente a todos os veículos, independentemente da possibilidade de reciclagem,
- as empresas de tratamento e destruição utilizem adequadamente os fundos recebidos para compensar o valor de mercado negativo a fim de modernizarem a sua actividade e respeitarem as disposições previstas.

2.13. O Comité regista que, apesar de o artigo 11º prever a transposição da directiva até 31 de Março de 1999, o nº 4 do artigo 5º, relativo ao «valor de mercado negativo», só entrará em vigor em 1 de Janeiro de 2003. Este prazo deverá, em qualquer circunstância, permitir que os produtores projectem os novos modelos em função dos objectivos de reciclagem fixados e que os agentes económicos concluam acordos voluntários adequados à concretização dos objectivos. Convém, todavia, prever mecanismos de controlo da situação antes de aplicar tal disposição.

3. Observações na especialidade

3.1. Âmbito (artigo 3º)

3.1.1. A exclusão dos veículos para fins especiais e as derrogações previstas para os veículos a motor de duas e três rodas, embora compreensíveis numa primeira fase porque os problemas causados pelos resíduos são menores e específicos, deveriam ser revistas posteriormente, sobretudo no que diz respeito ao tratamento das

substâncias perigosas, já que os riscos de poluição do ambiente são os mesmos.

3.1.2. Quanto às derrogações previstas no nº 3 para os veículos a motor de duas e três rodas, o Comité opina que deveriam, por analogia, estender-se ao disposto no nº 4 do artigo 5º. Dever-se-ia analisar a conveniência de isentar do disposto no artigo 5º os motociclos de cilindrada inferior a 50 cc ou os motociclos autorizados pelos Estados-Membros a circular na via pública sem chapa de matrícula.

3.2. *Prevenção* (artigo 4º)

3.2.1. O CES afirmou já a necessidade de limitar e, na medida do possível, proibir a utilização de metais pesados e outras substâncias tóxicas nos processos de produção e nos produtos⁽¹⁾. Por isso, aplaude a abordagem preventiva da Comissão.

3.2.2. No que se refere à ausência de referência ao PVC, regista com agrado o afirmado no considerando 12 — «a Comissão reanalisará a sua política relativa à presença de PVC nos fluxos de resíduos» — com vista a elaborar eventuais propostas, pese embora considerar a formulação excessivamente vaga, preferindo um compromisso mais vinculativo no sentido da apresentação de propostas concretas, à semelhança da posição assumida pela Comissão quanto a outros aspectos da presente proposta de directiva.

3.2.3. Quanto aos metais pesados e demais substâncias perigosas, o Comité considera insuficiente a adopção de disposições que incidam exclusivamente no sistema de tratamento final dos veículos, sem fazer uma distinção entre os veículos já em circulação, faltando-lhes vários anos para atingirem o fim de vida útil, e os que serão introduzidos futuramente depois de projectados para respeitar objectivos mais ambiciosos de protecção do ambiente. Uma abordagem mais adequada poderá fundar-se em medidas que prevejam:

- para os veículos em circulação, medidas de eliminação final dos resíduos de tratamento dos veículos que garantam o mesmo nível de protecção do ambiente adoptado para todos os outros resíduos que contenham metais pesados e substâncias perigosas;
- para os veículos projectados depois da entrada em vigor da directiva e que serão postos em circulação futuramente, a eliminação gradual dos metais pesados e das outras substâncias perigosas, incluindo disposições que contemplem um critério de progressividade a partir das substituições tecnicamente possíveis, como a do chumbo nos circuitos electrónicos. Para esse efeito, é essencial promover a investigação e inovação tecnológica neste sector.

3.3. *Recolha* (artigo 5º)

3.3.1. Dado que o valor dos veículos em fim de vida útil depende de muitos factores, além do grau de eficácia dos sectores de demolição e recuperação e das características dos mercados locais, o Comité considera que o problema do «valor de mercado negativo» pode ser limitado por intervenções destinadas a promover instalações de recolha e demolição eficientes, distribuídas no território segundo o princípio de proximidade e capazes de atingir taxas de recuperação elevadas, em condições económicas.

3.3.2. A bem da aplicação da estratégia de prevenção, recuperação e reciclagem, convirá prever mecanismos de controlo dos resultados obtidos que permitam verificar a eficácia das instalações de recuperação e o avanço dos fabricantes na adaptação do projecto às exigências de reciclagem, em conformidade com as medidas previstas no artigo 4º (prevenção), 1º parágrafo, alíneas a) e b).

3.4. *Tratamento* (artigo 6º)

3.4.1. A autorização imposta aos operadores do sector permite às entidades públicas controlar o respeito das exigências ambientais; dado que só as instalações autorizadas poderão emitir o certificado de destruição obrigatório, é inevitável uma reestruturação do sector. Nos Estados-Membros em que o sector é principalmente constituído por pequenas e médias empresas e o sistema de tratamento está pouco desenvolvido, será necessário aplicar medidas de incentivo e apoio à modernização, utilizando os fundos disponíveis a nível comunitário e nacional para a adequação das PME às normas de protecção do ambiente.

3.5. *Reutilização e valorização* (artigo 7º)

3.5.1. O Comité constata que os objectivos propostos reflectem adequadamente a hierarquia da gestão dos resíduos e considera-os viáveis na medida em que são progressivos e deixam margens de flexibilidade e adequação, permitindo a recuperação energética quando esta se revele a única solução «sustentável» do ponto de vista do ambiente.

3.5.2. O Comité salienta que a quantificação em peso dos objectivos poderia contrariar o outro objectivo ecológico de reduzir o peso dos veículos com vista a diminuir o consumo de combustível. O facto de os metais serem mais fáceis de reciclar poderia induzir os fabricantes a aumentar a proporção desses componentes em vez de materiais plásticos mais leves. Para obviar a esse problema potencial, o Comité recomenda medidas adequadas no que respeita à marcação dos materiais e ao projecto em função da reciclagem. Acresce que, em qualquer circunstância, o peso não deverá ser calculado por veículo mas de acordo com dados médios gerais, evitando que as operações de verificação se tornem excessivamente detalhadas e complexas.

⁽¹⁾ Parecer sobre a análise da estratégia comunitária para a gestão dos resíduos, ponto 3.3.2 — JO C 89 de 19.3.1997, p. 2.

3.5.3. O nº 4 anuncia a alteração da Directiva 70/156/CEE por forma a viabilizar os objectivos previstos para 2015; assim sendo, a concretização de objectivos mais ambiciosos fica dependente de uma medida regulamentar, ao passo que, para o período até 2005, o único instrumento a aplicar será o princípio da «responsabilidade do produtor», utilizando o valor de mercado negativo como medida preventiva.

3.5.4. Esta abordagem mista suscita várias interrogações, nomeadamente a de saber se não convirá fazer uma distinção entre os veículos produzidos antes da entrada em vigor da presente directiva, na qual a penalização do valor de mercado negativo é retroactiva, e os veículos produzidos a partir de 1999. Interessa, a propósito, referir a disposição adoptada na Suécia onde a responsabilidade do produtor só se concretiza a partir da data de entrada em vigor da nova legislação.

Bruxelas, 25 de Fevereiro de 1998.

O Presidente
do Comité Económico e Social
Tom JENKINS

Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Comunicação da Comissão ao Conselho, ao Parlamento Europeu e ao Comité Económico e Social sobre uma estratégia de cooperação Europa-Ásia no domínio do ambiente»

(98/C 129/11)

Em 14 de Outubro de 1997, a Comissão decidiu, nos termos do artigo 198º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a comunicação supramencionada.

Foi incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção de Relações Externas, Política Comercial e Desenvolvimento, que adoptou parecer em 10 de Fevereiro de 1998, sendo relator J. Koopman.

Na 352ª reunião plenária (sessão de 25 de Fevereiro de 1998), o Comité Económico e Social adoptou, por 92 votos a favor, 6 contra e 5 abstenções, o seguinte parecer.

1. Antecedentes

1.1. Estado do ambiente

1.1.1. A Comissão apresenta, na sua comunicação, uma imagem sombria da degradação ambiental com que se confrontam os países da Ásia Meridional, da Ásia Oriental e do Sudeste Asiático⁽¹⁾.

1.1.2. A poluição das águas é considerada como o problema ambiental mais premente da Ásia, responsável por elevadas taxas de mortalidade e morbidade, espe-

cialmente entre as crianças. Em vastas regiões, ocorrem faltas de água potável. Singapura sofre já de carência crónica de água⁽²⁾, indo a Índia pelo mesmo caminho.

Também a poluição atmosférica vem criando graves problemas de saúde. As emissões de partículas e de SO₂ nas cidades asiáticas estão entre as mais elevadas do mundo. A quota-parte da Ásia nas emissões de gases com efeito de estufa representou 20 % do total em 1985, esperando-se que aumente para 25 a 30 % até ao ano 2000⁽³⁾.

⁽¹⁾ Segundo a classificação habitual da UE: Ásia Meridional: Afeganistão, Bangladesh, Butão, Índia, Maldivas, Nepal, Paquistão e Sri Lanka. Ásia Oriental: China, (Hong Kong), Coreia, Macau, Taiwan e Japão. Sudeste Asiático: A Associação das Nações do Sudeste Asiático (ASEAN), de que fazem parte o Brunei, as Filipinas, a Indonésia, a Malásia, Singapura, a Tailândia e o Vietname + países-candidatos: Camboja, Laos e Mianmar.

⁽²⁾ Com uma capitação de menos de 1000 m³ por ano. Esta limitação começa a estorvar o desenvolvimento económico e a saúde.

⁽³⁾ Nisto consumindo o Nepal e o Butão menos de 20 kg de equivalente-petróleo por cabeça/ano, em contraste com os mais de 600 kg da China, da Tailândia, da Malásia e de Singapura, a comparar com os 4 000 kg da Europa e os 8 000 dos EUA.

1.1.3. A gestão de resíduos coloca igualmente vários problemas e irá continuar a ser fonte de riscos sanitários de grande monta para a população (pobre), sobrecarregando a factura de uma limpeza posterior, uma vez que se espera que o desenvolvimento económico e a taxa de urbanização continuem em alta.

A degradação dos solos é significativa em toda a Ásia, em grande parte por causa dos esforços dos agricultores por manterem a auto-suficiência alimentar.

A deflorestação atingiu proporções tais, que exportadores tradicionais como as Filipinas e a Tailândia esgotaram virtualmente as suas florestas. A Índia, no passado auto-suficiente, tornou-se num grande importador. E, finalmente, caberá menção da perda de biodiversidade.

A biodiversidade está seriamente ameaçada nas florestas do Sri Lanka, dos Himalaias Orientais e da Índia (meridional). A comunicação indica que quase três quartos do habitat natural da região se perderam ou degradaram irreversivelmente.

1.2. *Causas*

1.2.1. A comunicação identifica três causas para este estado do ambiente: a falta de capacidade institucional para lidar com problemas (ambientais), o número e crescimento da população da Ásia e o ritmo da industrialização e da urbanização por ele induzido.

Da sua população de 2 800 milhões de habitantes, mais de metade da população mundial, 700 milhões vivem na pobreza absoluta, com a máxima concentração na Ásia Meridional.

Espera-se que a população cresça quase dois por cento por ano, duplicando este valor nas grandes cidades, que continuam a chamar a si o essencial do desenvolvimento industrial.

1.3. *Cooperação ambiental UE-Ásia já existente*

1.3.1. Ao nível da Comunidade, tem-se celebrado uma série de acordos com países asiáticos. A Comissão estima os compromissos para 1994 em 130 milhões de ECU. 40 % dos recursos foram afectados às florestas tropicais, 30 % a recursos da terra e cerca de 8 % ao reforço quer da água potável quer das instituições. Em conjunto, a biodiversidade, o ambiente urbano e o controle da poluição atraíram aproximadamente 5 % dos fundos disponíveis.

1.3.2. A UE dá apoio a uma série de programas que usam canais e instrumentos específicos. Podem mencionar-se os programas ao abrigo da cooperação científica e tecnológica, o programa de cooperação

UE-China em matéria de gestão ambiental, a cooperação económica via Eurogabinetes (EIC) estabelecidos junto de câmaras de comércio locais e associações patronais dos Estados-Membros e através de uma janela técnica exclusivamente representativa do ambiente (Instituto Regional de Tecnologia Ambiental, RIET), o programa Asia-Invest, o programa de Parceiros de Investimento da Comunidade Europeia (ECIP), que procura o investimento directo estrangeiro, o regime comunitário de Preferências Pautais Generalizadas (PPG) e, por fim, as operações de crédito do BEI, tendo presentemente como foco a energia e os transportes.

1.3.3. Outrossim se haverão de mencionar várias iniciativas que visam fomentar as relações e parcerias entre a UE e grupos de nações asiáticas. Em 1996, a Comissão apresentou a sua comunicação «Para uma Nova Dinâmica nas Relações entre a União Europeia e a ASEAN»⁽¹⁾. Na declaração conjunta da 12ª reunião ministerial ASEAN-UE de Fevereiro de 1997, faz-se referência à decisão de estabelecer um grupo de trabalho informal sobre o ambiente. No mesmo local, realizou-se, um dia depois, a primeira reunião de ministros de negócios estrangeiros da ASEM⁽²⁾. Na conclusão desta, referiu-se o andamento do estabelecimento do Centro de Tecnologia Ambiental Euro-Asiático na Tailândia, decidido de comum acordo pelos chefes de Estado na reunião de Março de 1996.

1.3.4. Os Estados-Membros da UE mantêm numerosas relações ambientais bilaterais com nações asiáticas.

Podem distinguir-se os seguintes fluxos: ajuda pública ao desenvolvimento, esquemas de promoção comercial, recursos de agentes importantes que procuram penetrar comercialmente em mercados ambientais juntamente com parceiros locais e empréstimos concedidos por bancos privados europeus.

Desconhece-se o caudal total de recursos e programas com origem em Estados-Membros individuais, ao não existirem mecanismos de registo de tais actividades.

2. *A estratégia de cooperação ambiental Europa-Ásia da comunicação*

2.1. A comunicação visa promover «a eficácia e o impacto da cooperação geral entre a Europa e a Ásia no domínio do ambiente». Propõe medidas fulcrais a

⁽¹⁾ COM(96) 314 final de 3.7.1996. No ponto 3.1.4, faz-se menção de campos do âmbito do ambiente em que há interesse em (maior) cooperação.

⁽²⁾ Reunião Ásia-UE. A primeira reunião de chefes de Estado de dez países asiáticos (ASEAN + China, Coreia e Japão) e da UE e seus Estados-Membros ocorreu em Março de 1996. A segunda realizou-se em Londres em Abril de 1998.

servirem de referência para a cooperação, preconizando a cooperação voluntária entre todos os actores europeus com vista a aumentar o impacto dos recursos que fluem da Europa para a Ásia. A estratégia abrange 17 países (em vias de desenvolvimento): os membros e candidatos a membros da ASEAN, com excepção de Brunei e de Singapura ⁽¹⁾, os (oito) países da Ásia Meridional e a China.

2.2. A comunicação enuncia quatro razões principais para o lançamento desta nova estratégia.

Em primeiro lugar, observa que há (muitos) problemas ambientais que não se confinam às fronteiras nacionais, como os efeitos das emissões de gases com efeito de estufa, a destruição da camada de ozono e a perda de biodiversidade.

Em segundo lugar, a pobreza influi directamente na degradação ambiental, ao não terem os pobres à disposição (suficientes) alternativas sustentáveis e viáveis de uso do ambiente. Em terceiro lugar, o actual nível de degradação ambiental e as constantes pressões sofridas pelo ambiente começam a pôr em causa o desenvolvimento económico destas regiões. E, em virtude da natureza global das economias, as suas repercussões também se farão sentir na Europa ⁽²⁾. Por fim, os esforços da Ásia para lidar com os seus problemas ambientais criam oportunidades para as empresas europeias darem, com mútuo benefício, o seu contributo para enfrentar tais desafios.

2.3. A estratégia e propostas da Comissão assentam em três pilares.

Apela à mobilização do sector privado. Não necessariamente para atrair verbas suficientes — refere-se a necessidade de reunir 34 mil milhões de ECU por ano até ao ano 2000 — mas também porque uma estratégia guiada pelo mercado «poderia melhorar a eficácia dos recursos».

Em segundo lugar, as questões relacionadas com o ambiente urbano e a indústria, a prevenção da poluição e as tecnologias mais limpas, que se contam entre os problemas de mais premente resolução, merecerão mais destaque do que as questões relacionadas com o ambiente natural.

A Comissão está, por outro lado, convencida da existência generalizada de oportunidades mutuamente vantajosas, desde que se tome apoio nos pontos fortes da

Europa, tais como: criação de capacidades de gestão ambiental, de equipamentos e tecnologias de redução e prevenção da poluição, inovação e investigação e desenvolvimento.

2.4. A Comissão propõe que a cooperação seja focada sobre três sectores fulcrais de actividades que refere como pontos fortes da Europa, avançando orientações práticas para cada um.

Sugere que se prossiga o diálogo ambiental, com base em estratégias a desenvolver para cada um dos países listados.

Preconiza a sinergia com os programas dos Estados-Membros, apelando à afectação de um volume de recursos suficiente.

2.5. A comunicação conclui-se pela menção de quatro critérios em cuja base se fará a selecção das actividades de cooperação da UE.

São eles o do interesse recíproco, o da complementaridade com actividades dos Estados-Membros, o da sinergia com agências multilaterais e o da sustentabilidade.

3. Observações na generalidade

3.1. O Comité acolhe com apreço esta comunicação bem escrita, concordando com os respectivos princípios básicos subjacentes às propostas avançadas. De maneira compacta mas aliciante, ela faz a apresentação dos problemas, da necessidade de intervenção e da estratégia de cooperação. A sua lógica é de tal modo convincente, que quase induz a ignorar e apoucar os formidáveis obstáculos e impasses que se erguerão ao longo do caminho e terão de ser superados antes de os frutos dos projectos executados se poderem finalmente colher. Estes vultuosos problemas podem igualmente ser ilustrados pelas deliberações e compromissos tomados na conferência de Quioto sobre a mudança climática que se desenrolou em Dezembro de 1997.

O Comité aproveita a oportunidade para reiterar o seu profundo empenho na sustentabilidade a todos os níveis de política.

A pausa de crescimento registada nestes países em 1997 deve dar o tempo necessário para integrar de maneira mais profunda na nova orientação económica por que estes países devem enveredar as componentes de protecção do ambiente e de desenvolvimento sustentável. A cooperação e experiência da União Europeia podem desenvolver-se plenamente através desta estratégia.

3.2. Julgamos saber que a razão para se não ventilar tais obstáculos não está em a Comissão deles não estar ciente ou em ela minimizar a respectiva importância, mas antes em ser seu entendimento que compete primeiro à Comunidade como um todo, à Comissão, aos governos dos Estados-Membros e aos

⁽¹⁾ Estes dois países foram excluídos da estratégia proposta em virtude de o respectivo nível de desenvolvimento económico exceder largamente o dos outros.

⁽²⁾ O que bem ilustram as repercussões nos mercados de valores do «mundo ocidental» da quebra dos mercados financeiros numa série de países asiáticos, precipitando as suas bolsas para declínios em plano muito inclinado, no passado mês de Outubro.

parceiros sociais no sentido mais lato, conjugarem esforços e porem-se de acordo sobre o quadro proposto. Uma vez o nível estratégico definido pela Europa, passando isto por saber quais os sectores em que é realmente forte, e, depois, também, pela Ásia, a etapa seguinte será formular objectivos que sirvam de base para traçar programas e projectos. Nestas fases, terá de se prestar atenção aos referidos escolhos.

3.3. É esta mesma razão que explica que a Comissão ainda não veja chegada o momento de consultar informalmente outras agências internacionais ou países asiáticos individualmente antes de dar o remate final à comunicação. O CES compreende onde se quer chegar, mas nem por isso deixa de assinalar que esta lógica peca por uma certa circularidade. O assentimento a este quadro pode, com efeito, ser facilitado por uma melhor compreensão das respectivas implicações — do que, considerando todas as sensibilidades envolvidas, parece ser um parâmetro óbvio ter-se uma ideia das reacções dos países asiáticos à estratégia de cooperação proposta.

3.4. A comunicação nada revela da sua própria sequência. De que maneira tenciona a Comissão proceder assim que o Conselho tiver chegado a um acordo? O Comité insta a Comissão a dar indicação de como pensa encetar estas discussões tanto com os parceiros asiáticos como com as organizações internacionais⁽¹⁾ também activas no sector, pois isso os ajudaria a formular posição sobre a estratégia.

3.5. A comunicação refere, e muito bem, a necessidade de maior coordenação dos programas e projectos que estão a ser executados nos Estados-Membros, isto por razões de não duplicação, de sintonia e de eventuais sinergias. Dada a relação causal directa que existe entre protecção do ambiente e combate à pobreza, os programas relevantes que corram ao abrigo da cooperação para o desenvolvimento devem ser enquadrados neste esquema⁽²⁾. O Comité está, com efeito, ciente de que quem mais duramente é atingido pela degradação do ambiente e menos capaz de se defender ou furtar à incidência da poluição são os pobres. Forçoso é, contudo, admitir a frequente dificuldade, mesmo ao nível nacional, em conseguir a coordenação exigida, com as diferentes agências habituadas a guiar-se por padrões de cooperação próprios (redes, metodologia). Além de que a coordenação pode ser interpretada

como interferência nos próprios interesses⁽³⁾. Será, por conseguinte, necessário desenvolver mecanismos — como a criação de grupos de especialistas — que incentivem a coordenação, tornando visíveis as compensações que tais sistemas podem render a quem neles participe.

3.6. Há que reconhecer que são grandes as diferenças de natureza entre os dezassete países que foram seleccionados para a estratégia. Não pertencem a uma parceria específica, tampouco mantêm uma relação comum com a UE. Embora a comunicação mencione, bem, a necessidade de estratégias ambientais específicas para cada parceiro asiático, seria muito infeliz que a UE tivesse que negociar a estratégia de cooperação com cada país separadamente. É certo que a ASEM está a abranger o Sudeste Asiático e a Ásia Oriental, mas ainda não existe qualquer relação desse tipo com a Ásia Meridional⁽⁴⁾. Talvez a ESCAP, que está a desempenhar uma missão digna de respeito na cooperação em matéria de ambiente, pudessem vir a ser um foro importante de diálogo com a Ásia.

3.7. Ainda que, numa série de países asiáticos, a consciência dos efeitos nocivos da degradação ambiental para a saúde e para o desenvolvimento económico esteja a intensificar-se, falta muitas vezes uma visão integral do desenvolvimento sustentável. A capacidade institucional para lidar com estes problemas carece de reforço urgente, para ganhar eficácia e, também, devido à posição relativamente débil dos serviços nacionais responsáveis pelo ambiente ultimamente criados⁽⁵⁾. Por conseguinte, o Comité concorda inteiramente com a comunicação no que diz respeito à relevância do desenvolvimento de capacidade de gestão ambiental. Concorda igualmente com a Comissão quanto ao contributo vital que os Estados-Membros poderiam dar nesta matéria⁽⁶⁾.

(3) O êxito do grupo interserviços da UE na China demonstra que a cooperação pode ser benéfica à realização dos objectivos próprios de cada departamento.

(4) Embora o Acordo sobre Cooperação Regional da Ásia Meridional (SAARC) possa desempenhar essa função.

(5) O crescimento da capacidade de gestão ambiental na indústria sofre influência positiva de considerações ligadas ao comércio (com países mais desenvolvidos). A capacidade de gestão pode igualmente subir com o investimento de empresas estrangeiras. Exemplo disto é a introdução da gestão de resíduos tóxicos nas Filipinas. Na falta de intervenção governamental, as empresas estrangeiras interessadas em estabelecer unidades produtivas podem decidir tomar a seu próprio cargo os resíduos tóxicos e perigosos, porque não se poderiam «dar ao luxo» de serem acusadas de laxismo em matéria de resíduos tóxicos em instalações suas.

(6) Deve mencionar-se a aplicação das normas da série ISO 14000 (sistemas de gestão ambiental) pelos países em vias de desenvolvimento, que ajudará as empresas a controlarem melhor o impacto ambiental das suas actividades. Em muitos países asiáticos, tem-se adoptado uma atitude muito positiva. Ao nível regional, poderá mencionar-se a constituição de um grupo de trabalho técnico sob a égide do Comité Consultivo de Normas e Qualidade da ASEAN.

(1) Por exemplo, a ESCAP (Comissão Económica e Social das Nações Unidas para a Ásia e o Pacífico), o Banco Mundial e a CNUCED.

(2) Ao nível da Comissão, esta responsabilidade (no atinente aos países asiáticos) compete à Direcção-Geral I (F) e I B (C).

3.8. O Comité observa com apreço o destaque que a comunicação dá ao lugar do sector privado no afrontar os desafios ambientais que se põem à Ásia. É sua firme convicção que os parceiros sociais devem fazer parte da estratégia e que a sua participação deve ser activamente procurada. É vasta, aliás, a literatura em abono da tese de que uma participação maior da economia privada e uma aposta mais forte em soluções de mercado, condicionada e apoiada por um enquadramento «propício» e por boa governação (criação de capacidades), são os mais eficientes veículos de desenvolvimento sustentável⁽¹⁾.

3.9. O Comité dá nota aprovadora, ainda, da declaração presidencial da reunião Ásia-Europa de Banguéque, de Março de 1996, que parece desposar também tal estratégia. Assinalará, contudo, que este elemento de estratégia carece de desenvolvimento, criando mecanismos transparentes que permitam ao sector privado desempenhar eficazmente o seu papel.

3.10. Por esta razão se espera que a UNICE suscite esta questão no Fórum Empresarial Europa-Ásia que antecederá a ASEM II.

3.11. O Comité perfilha igualmente o terceiro pilar da estratégia da Comissão, reforçar a I&D ambiental. O desenvolvimento tecnológico é, aliás, um dos pontos fortes da Europa, podendo caber-lhe lugar de muito destaque na estratégia de cooperação, com vantagem mútua para todos os países envolvidos.

3.12. E, por fim, o Comité concorda com o proposto realinhamento das prioridades ambientais sobre os problemas urbanos e relacionados com a indústria. É, aliás, necessário, atenta a urgência destas matérias, aumentar as rubricas orçamentais referentes à transferência de tecnologias, ao ambiente urbano e ao controle da poluição, que actualmente, não obstante a importância de se continuar a contribuir para a preservação do habitat natural, reúnem menos de 10 % das verbas da UE para projectos ambientais.

4. Observações na especialidade

4.1. O Comité é do parecer de que a situação das PME na Ásia merece atenção especial. Em muitos países em vias de desenvolvimento, as PME têm uma participação grande nas exportações. Na Índia, por exemplo, as PME são responsáveis por 90 % da exportação de têxteis e curtumes. Estas empresas carecem de ajuda para poderem cumprir as elevadas normas

ambientais a que possam estar sujeitos os seus clientes nos mercados externos. Há indicações de que a contribuição das PME para a poluição industrial é relativamente grande, não obstante o (vasto) potencial de aperfeiçoamento da gestão ambiental, mediante melhores práticas de organização interna — contanto que haja no terreno a infra-estrutura de apoio apropriada⁽²⁾.

4.2. O Comité dá fé da decisão adoptada pelos chefes de Estado da ASEM de instituírem um Centro de Tecnologia Ambiental Euro-Asiático na Tailândia. Permite-se, porém, assinalar a existência do Instituto Regional de Tecnologia Ambiental (RIET), em Singapura, estabelecido conjuntamente pela Comunidade e por Singapura em 1993. Conforme a comunicação bem observa, nos seus três anos de funcionamento, o RIET tornou-se um centro de excelência na transferência de tecnologias e no intercâmbio de saber-fazer e de serviços ambientais entre a Europa e a Ásia.

O Comité reputa que seria benéfico tanto para os parceiros ASEM europeus como para os asiáticos que se procurasse estabelecer uma complementaridade entre este novo instituto ambiental e o RIET. Como o RIET está mais virado para a empresa, promovendo as melhores práticas e a actividade empresarial no ambiente, o novo instituto poderá ficar mais vinculado a matérias ambientais de vertente societal, desenvolvendo, em especial, posições em matéria de políticas, enquadramento institucional e capacidade institucional em gestão ambiental. O instituto poderia, ainda, estimular o pensamento estratégico em matéria ambiental e servir de foro para consultas e diálogo.

4.3. A comunicação faz a asserção de que há empresas estrangeiras que estão a estabelecer unidades de produção em determinados países asiáticos na mira de beneficiarem de medidas ambientais menos restritivas. O Comité gostaria de assinalar que a escala a que o fenómeno se verifica não é, felizmente, significativa⁽³⁾.

Escusado será dizer que o Comité se oporia ainda mais energicamente a uma migração de empresas estrangeiras que fosse determinada por uma redução das normas ambientais nos países da Ásia. Neste contexto, o Comité convida a Comissão a apoiar activamente o princípio de «não redução de normas nacionais» em rondas negociais multilaterais como as negociações de um acordo multilateral sobre o investimento (MAI) da

⁽¹⁾ Por exemplo, The World Bank, *The State in a changing world*, 1997, part. pp. 163-165, United Nations, *State of the environment in Asia and the Pacific*, 1995, capítulo 19, Conselho Económico e Social (Países Baixos), *O papel do sector privado na cooperação internacional (em neerlandês)*, 1997.

⁽²⁾ Veja-se também a nota de roda-pé nº 5, p. 51 e, por exemplo, UNCTAD, TD/B/COM 1/EM.4/2 de 18 de Agosto de 1997 (pontos 55-61).

⁽³⁾ COM(96) 54 final de 28.2.1996, p. 5 e COM(96) 314 final de 3.7.1996. No ponto 3.1.4, faz-se menção de campos do âmbito do ambiente em que há interesse em (maior) cooperação.

OCDE e a OMC. Tal fenómeno ilustra, exactamente, já a necessidade de incentivar as nações asiáticas a melhorarem o seu rendimento ambiental, já a relevância e oportunidade da estratégia proposta.

4.4. O Comité recomendaria, finalmente, que todas as partes das rubricas orçamentais com incidência ambiental e na cooperação com a Ásia fossem agrupadas numa espécie de programa-quadro comparável ao que enquadra a investigação e desenvolvimento tecnológico

para que remete o artigo 130º-I do Tratado ou no programa-quadro para a energia ultimamente proposto. Semelhante remodelação administrativa das rubricas orçamentais em muito aumentaria a transparência do esforço ambiental da UE. Com mais transparência, as instâncias que desenvolvem políticas obterão uma visão mais penetrante das possíveis relações entre os vários programas em exame, assim como uma alavanca simples para aperfeiçoar a almejada coordenação e sinergia dos projectos aprovados.

Bruxelas, 25 de Fevereiro de 1998.

O Presidente

do Comité Económico e Social

Tom JENKINS

ANEXO

ao parecer do Comité Económico e Social

A alteração seguinte foi rejeitada no decurso das deliberações, mas tendo obtido mais de 25 % dos votos expressos:

Ponto 4.3

Substituir os dois primeiros parágrafos pelos seguintes:

«O Comité regista com preocupação a informação da Comissão de que empresas estrangeiras estão a instalar unidades de produção em certos países asiáticos para beneficiarem de medidas ambientais menos rigorosas.

A principal e permanente preocupação da estratégia de cooperação da UE com os países asiáticos deve ser a promoção de normas ambientais que protejam a saúde das populações e favoreçam um desenvolvimento sustentável. Para tanto, o Comité convida a Comissão a empenhar-se num processo de definição de normas internacionais mutuamente aceites e na defesa vigorosa do princípio de reconhecimento mútuo de normas de base relativas à protecção do ambiente e do princípio de «não redução de normas nacionais» em rondas negociais multilaterais como a OCDE e eventualmente a OMC.

A aplicação das normas ambientais depende também da situação política de cada país. A este respeito, a existência de transparência democrática efectiva, liberdade de acção das ONG e processos de controlo eficazes constitui garantia indispensável à efectiva aplicação das normas nacionais e internacionais. Convém, também, explorar as possibilidades de aplicação de sanções dissuasoras e de normas justas de indemnização às vítimas.»

Justificação

Existe a tendência para procurar tirar proveito das legislações menos desenvolvidas. Além disso, as indemnizações às vítimas de acidentes são muito menos dispendiosas em determinados países. Não deveríamos minimizar este problema como o relatório parece fazer: a catástrofe de Bhopal, na Índia, e as consequências dramáticas para milhares de vítimas, que receberam indemnizações mínimas, após anos de processo judicial, não podem ser esquecidas.

É indispensável favorecer normas de base universais e melhorar as legislações nacionais em função da experiência e do desenvolvimento dos conhecimentos. Se a dimensão ambiental não for tomada em conta no comércio e nos investimentos, manter-se-á aberta a porta para eventuais práticas de «dumping» contrárias a uma concorrência sã (o «dumping» contraria os princípios da OMC).

Resultado da votação

Votos a favor: 41, votos contra: 46, abstenções: 7.

Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 93/74/CEE do Conselho relativa aos alimentos para animais com objectivos específicos e as Directivas 74/63/CEE, 79/373/CEE e 82/471/CEE»⁽¹⁾

(98/C 129/12)

Em 6 de Novembro de 1997, o Conselho decidiu, nos termos dos artigos 43º e 198º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

Foi incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção de Agricultura e Pescas, que emitiu parecer em 5 de Fevereiro de 1998. Relator: K. Gardner.

Na 352ª reunião plenária (sessão de 25 de Fevereiro de 1998), adoptou o Comité Económico e Social, por 76 votos a favor, 5 votos contra e 6 abstenções, o presente parecer.

1. Observações na generalidade

(i) A proposta *sub judice* introduz na legislação comunitária uma nova geração de produtos designada por «suplementos nutricionais para animais». São misturas concentradas de oligo-elementos, vitaminas, etc. utilizadas em complemento de outros alimentos. Esta categoria vem adicionar-se ao já considerável acervo legislativo comunitário, que abrange já os seguintes produtos:

- alimentos compostos para animais,
- alimentos complementares para animais,
- alimentos pré-misturados para animais,
- alimentos para animais com objectivos nutricionais específicos.

(ii) Os suplementos nutricionais são amplamente utilizados nos Estados-Membros. São autorizados separadamente nalguns Estados-Membros — como, por exemplo, os produtos ANSA (Aditivos Nutricionais Específicos de Adaptação), em França — ao passo que em outros Estados não são contemplados em legislação específica e parecem ser incluídos nas categorias existentes de alimentos ao abrigo da transposição nacional das directivas existentes.

(iii) Por este motivo, o Comité não está inteiramente convicta de que a nova categoria seja necessária a nível da EU. Se for introduzida, todo o sistema ficará ainda mais complicado, quando já seria necessário torná-lo mais transparente. Uma codificação já seria um primeiro passo na via da transparência.

(iv) Este ponto de vista justifica as observações seguintes.

1.1. Base jurídica

1.1.1. A Comissão apresentou a proposta em apreço ao abrigo do artigo 100º-A do Tratado (Mercado Único), embora a base jurídica normal para este tipo de regulamentação seja o artigo 43º (Agricultura), visto que respeita à produção e venda dos produtos citados no Anexo II. Os serviços jurídicos do Conselho confirmaram que a base jurídica apropriada era efectivamente o artigo 43º (Recomendação (CE) nº 11180/97, de 10 de Outubro de 1997).

1.1.2. A secção compreende os motivos que levaram a Comissão a escolher o artigo 100º-A como base jurídica para a directiva. Não obstante chama a atenção para o facto de o artigo 43º corresponder a esses mesmos motivos.

1.1.3. Contudo, para obviar ao longo e complexo processo previsto para aplicação do artigo 100º-A,

⁽¹⁾ JO C 298 de 30.9.1997, p. 10.

2.5. Artigo 3º (no final da proposta)

2.5.1. A data é totalmente irrealista, particularmente tendo em conta a base jurídica proposta pela Comissão. Deveria ser mudada para:

«dois anos após a publicação da directiva».

2.6. Ficha de Impacte

2.6.1. Não existe ficha de impacte. O impacte em explorações agrícolas e, nomeadamente, nas PME, deveria ter sido examinado e incluído na declaração.

Bruxelas, 25 de Fevereiro de 1998.

O Presidente
do Comité Económico e Social
Tom JENKINS

ANEXO A

ao parecer do Comité Económico e Social

Utilizações dos suplementos nutricionais (ANSA = Aditivos Nutricionais Específicos de Adaptação)
num Estado-Membro

Utilização	Espécie animal
Estro e cobrição	todas as espécies
Lactação inicial e máxima	todas as espécies
Desmama e fase de crescimento crítica	todas as espécies
Fase máxima e final de postura. Queda da taxa de eclosão	aves poedeiras e de reprodução
Muda	galinhas poedeiras
Sincronização da muda	galinhas poedeiras
Melhoria e manutenção do crescimento corporal superficial	todas as espécies
Treino para esforços exaustivos e respectiva recuperação	cavalos e cães
Utilização facultativa de regimes ricos em gorduras	todas as espécies
Regimes ricos em concentrados mal assimilados	todas as espécies
Pastagem	ruminantes
Metabolismo melhorado em minerais	todas as espécies
Mudanças de regime, de condições de reprodução, de condições de vida, de pastagens e do transporte e variações imprevisíveis de clima ou de ambiente	todas as espécies
Variação do comportamento alimentar (perda de apetite)	todas as espécies
Vacinação, tratamento de parasitas e convalescência	todas as espécies

Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 95/69/CE do Conselho que estabelece as condições e regras aplicáveis à aprovação e ao registo de certos estabelecimento de intermediários no sector da alimentação animal»⁽¹⁾

(98/C 129/13)

O Conselho decidiu, em 9 de Setembro de 1997, consultar o Comité Económico e Social, ao abrigo dos artigos 43º e 198º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, sobre a proposta supramencionada.

A Secção de Agricultura e Pescas, incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos do Comité, emitiu parecer em 5 de Fevereiro de 1998, sendo relator K. Gardner.

Na 352ª reunião plenária de 25 de Fevereiro de 1998, o Comité adoptou por 83 votos a favor, 2 contra e 4 abstenções o parecer seguinte.

1. Observações na generalidade

1.1. O presente documento consiste na extensão lógica aos suplementos nutricionais da directiva existente.

1.2. O Comité tece comentários similares aos constantes dos pontos 1 e 1.1 do documento R/CES 1497/97.

⁽¹⁾ JO C 300 de 1.10.1997, p. 10.

2. Observações na especialidade

2.1. *Capítulo 1.2 (b), 6.2*

O texto implica que cada agricultor e cada fornecedor registre a recepção, a data de entrega e a quantidade exacta de todos os suplementos nutricionais utilizados nas instalações. Tal constitui burocracia excessiva. A Comissão — ou o Conselho — deveriam verificar como tais questões são presentemente tratadas nos Estados-Membros.

Bruxelas, 25 de Fevereiro de 1998.

O Presidente
do Comité Económico e Social
Tom JENKINS

Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Comunicação da Comissão ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões relativa às parcerias sector público/sector privado no contexto dos projectos da rede transeuropeia de transportes»

(98/C 129/14)

Em 16 de Setembro de 1997, a Comissão decidiu, nos termos do disposto no artigo 98º do Tratado que instituiu a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a comunicação supramencionada.

A Secção de Transportes e Comunicações, incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos, emitiu parecer em 11 de Fevereiro de 1998. Foi relator L. Kritz.

Na 352ª reunião plenária (sessão de 25 de Fevereiro de 1998), o Comité Económico e Social adoptou o seguinte parecer por 76 votos a favor e um voto contra.

1. Antecedentes

1.1. Uma das principais conclusões do Livro Branco da Comissão «Crescimento, Competitividade, Emprego», publicado em Dezembro de 1993, foi a de que importava desenvolver esforços no sentido da participação do sector privado no financiamento e implementação dos projectos da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE) como forma de acelerar este tipo de investimento e melhorar a sua eficácia.

1.2. No Conselho Europeu de Essen, realizado em Dezembro de 1994, decidiu-se dar prioridade a 14 grandes projectos de RTE de transportes na sequência das propostas apresentadas por um Grupo de Alto Nível, constituído por representantes pessoais dos Chefes de Estado e de Governo e presidido pelo Vice-Presidente da Comissão, Henning Christophersen.

1.3. O custo total dos investimentos para os 14 projectos prioritários da RTE de transportes seleccionados pelo Grupo Christophersen em 1994 foi, ao tempo, avaliado em 94 mil milhões de ECU, 40-45 mil milhões dos quais deveriam ser investidos no período 1995-1999. Os novos cálculos efectuados em finais de 1995 avaliaram o custo total dos investimentos em cerca de 99 mil milhões de ECU.

1.4. O Relatório Anual da Comissão de 1996 sobre a RTE referia que muitos dos projectos prioritários de maior envergadura (especialmente no sector ferroviário) registavam atrasos, afigurando-se duvidosa a possibilidade de se atingir ou mesmo chegar perto de um nível de investimento de 40-45 mil milhões de ECU para os 14 projectos até 1999.

1.5. São duas as principais razões do atraso na aplicação de muitos dos projectos prioritários. Em primeiro lugar, verificou-se, nos últimos anos, uma redução geral das despesas públicas para investimentos em infra-estruturas devido à necessidade de reduzir o défice público. Em segundo lugar, as parcerias sector público/sector privado (PPP) como forma de acelerar os projectos prioritários revelaram-se mais difíceis de

concretizar do que se previra. Além disso, surgiram, nalguns casos, obstáculos de ordem administrativa, jurídica ou política. As principais razões do atraso são, todavia, de natureza financeira.

2. Relatório do Grupo de Alto Nível (Maio de 1997)

2.1. O Grupo de Alto Nível sobre o financiamento de projectos da rede transeuropeia de transportes através de parcerias sector público/sector privado foi criado por iniciativa do Comissário Kinnock com o acordo do Conselho de Transportes, em Setembro de 1996. O Grupo, presidido pelo Comissário Kinnock, era constituído por representantes pessoais dos 15 Ministros dos Transportes da União Europeia e representantes do sector da construção, do sector bancário, da indústria de equipamentos de transportes e dos operadores de transportes. O relatório do Grupo foi publicado em Maio de 1997 e continha a síntese dos relatórios dos cinco subgrupos criados pelo Grupo Kinnock.

2.2. O objectivo do Grupo de Alto Nível era examinar de que forma as parcerias sector público/sector privado podem contribuir para acelerar a implementação da rede transeuropeia de transportes, vital para a competitividade e o crescimento da Europa.

2.3. O relatório salienta que o objectivo das PPP não é apenas a disponibilização de recursos financeiros complementares em tempo de restrições nas finanças públicas. É de igual importância melhorar a viabilidade financeira dos projectos através da combinação das capacidades do sector privado e do sector público: a experiência de gestão de infra-estruturas do sector público e o espírito empreendedor e capacidade comercial e financeira do sector privado.

2.4. Uma PPP é uma parceria entre diversas administrações públicas e organismos públicos, por um lado, e pessoas colectivas sujeitas ao direito privado, por outro, para a concepção, planeamento, construção, financiamento e/ou exploração de um projecto de infra-

-estrutura. É, porém, inadequado impor uma definição rígida de PPP. Com efeito, cada projecto dará lugar a uma parceria específica em função das necessidades e características do projecto e da decisão das autoridades públicas quanto à participação do sector privado nas diversas fases do projecto.

2.5. Um projecto economicamente viável é aquele de que resultam benefícios socioeconómicos para a sociedade. Um projecto financeiramente viável é um projecto que gera receitas suficientes para cobrir todos os custos e proporciona aos investidores uma taxa de rentabilidade adequada. O relatório sublinha que o principal problema com que as PPP estão confrontadas é a insuficiência de fundos públicos para subsidiar projectos economicamente viáveis mas financeiramente inviáveis, mais do que a escassez de financiamento através de empréstimos públicos ou privados para projectos financeiramente viáveis. As PPP podem aumentar a viabilidade financeira dos projectos.

2.6. As conclusões e recomendações do Grupo de Alto Nível podem sintetizar-se em três pontos:

- conclusões gerais;
- condições que incentivem as PPP;
- desenvolvimento de instrumentos financeiros.

2.7. Dentre as conclusões gerais referem-se as seguintes:

- a) A colaboração entre o sector público e o sector privado deverá iniciar-se tão cedo quanto possível no ciclo de vida de cada projecto específico, por forma a que o sector privado possa dar o seu contributo, com uma orientação comercial, na fase de concepção do projecto.
- b) O sector público deve definir claramente os objectivos de um projecto desde o seu início, deixando flexibilidade suficiente à concepção do projecto para permitir a participação adequada do sector privado.
- c) A melhor abordagem consiste frequentemente na criação de empresas de projecto ad-hoc — especialmente para grandes projectos transnacionais — para que haja um enquadramento estável no âmbito do qual os vários parceiros possam estabelecer relações de trabalho com base na confiança mútua. O estatuto do Agrupamento Europeu de Interesse Económico (AEIE) é um bom instrumento nas fases iniciais do projecto, mas não está adaptado às necessidades das fases de construção e de exploração.

2.8. Quanto à criação de condições que promovam as PPP, as recomendações do Grupo de Alto Nível dizem respeito à regulamentação e aos procedimentos a aplicar aos contratos públicos e à aplicação das regras de concorrência da UE aos projectos de infra-estrutura no

sector ferroviário. A clarificação da aplicação da aplicação das directivas «Obras Públicas» e «Serviços de Utilidade Pública», em especial, poderia facilitar em grande medida as PPP no contexto de projectos de infra-estrutura. A Comissão deveria, pois, elaborar orientações específicas que esclarecessem melhor os procedimentos a aplicar a contratos públicos para a adjudicação de contratos de infra-estruturas de transporte.

2.9. O Grupo de Alto Nível faz notar que, durante a fase inicial de exploração de um projecto, num momento em que o montante da dívida e as obrigações de serviço da dívida são mais elevados, o rendimento gerado pelo projecto encontra-se ao seu nível mais baixo. Assim, o Grupo recomenda o recurso a empréstimos estruturalmente subordinados e empréstimos para a fase inicial de exploração como forma de atenuar os riscos causados pela incerteza relativa à geração de fluxos de tesouraria na fase inicial de exploração.

2.10. No que toca ao desenvolvimento de instrumentos de financiamento, o Grupo recomenda ainda, como nova actividade a nível da UE, a disponibilidade de fundos próprios e, principalmente, de fundos equiparáveis, podendo uma aplicação direccionada dos fundos comunitários contribuir para a criação de um fundo intermédio europeu que poderia desempenhar um papel relevante de incentivo à participação dos investidores institucionais no financiamento das RTE.

3. Comunicação da Comissão

3.1. Muitas das recomendações contidas no relatório do Grupo de Alto Nível são dirigidas à Comissão para apreciação e acção. A comunicação da Comissão, publicada em Setembro de 1997, descreve o seguimento que a Comissão tenciona dar às recomendações que a envolvem directamente e apresenta um determinado número de projectos aos quais, em seu entender, seria adequado aplicar a abordagem de PPP.

3.2. *Contratos públicos*

3.2.1. A Comissão examinou as preocupações do sector privado, bem como pontos específicos da regulamentação da UE relativa à adjudicação de contratos, por forma a privilegiar um quadro regulamentar assente na flexibilidade, publicidade, negociação e concursos públicos. A Comissão tenciona apresentar em breve uma comunicação sobre contratos públicos que constituirá o enquadramento para as orientações sobre a aplicação da legislação relativa a contratos públicos aos projectos de infra-estrutura.

3.2.2. Neste contexto, são de particular interesse as relações existentes entre a directiva relativa a obras públicas (93/37/CEE) ⁽¹⁾ e a directiva relativa a serviços

⁽¹⁾ Directiva 93/37/CEE do Conselho, de 14 de Junho de 1993, relativa à coordenação dos processos de adjudicação de empreitadas de obras públicas (JO L 199 de 9.8.1993, p. 54). Parecer do Comité Económico e Social sobre a proposta da Comissão: JO C 106 de 27.4.1992, p. 11.

de utilidade pública (93/38/CEE) ⁽¹⁾, uma vez que ambas são potencialmente relevantes para projectos de infra-estrutura de grande envergadura. As orientações vão esclarecer qual a directiva aplicável.

3.2.3. Outro aspecto de relevo que preocupa o sector privado é a conciliação do diálogo técnico com a protecção dos direitos de propriedade intelectual dos candidatos. A Comissão considera que as inovações técnicas durante a fase de concepção podem ser protegidas pela actual legislação europeia relativa a patentes e modelos combinada com a inclusão de cláusulas adequadas nos documentos de adjudicação, o que não acontece no diálogo técnico, que é, pela sua própria natureza, uma relação informal.

3.3. *Política da concorrência*

3.3.1. Um documento separado ⁽²⁾ sobre a clarificação das orientações existentes para os novos projectos de infra-estruturas ferroviárias foi apresentado em simultâneo com a Comunicação em apreço. A Comissão realça, todavia, que cada caso deve ser individualmente analisado, dada a complexidade e especificidade deste tipo de projectos. Por conseguinte, é aconselhável a consulta dos serviços da Comissão sobre a aplicação das regras da concorrência desde o início do projecto.

3.4. *Desenvolvimento dos instrumentos financeiros*

3.4.1. Os empréstimos estruturalmente subordinados gozam da mesma prioridade que as dívidas comuns contraídas junto da banca mas com prazos de vencimento alargados (20-30 anos) e períodos de carência. Este instrumento de empréstimo aliviaria o ónus da amortização da dívida, diluindo-a num período de tempo mais longo. Os empréstimos para a fase inicial de exploração são empréstimos não amortizáveis ou créditos renováveis que cobrem o período inicial de exploração de um projecto. A Comissão convida o Banco Europeu de Investimento (BEI) e o Fundo Europeu de Investimento (FEI), em cooperação directa com a banca comercial de crédito, a aumentar o volume de empréstimos estruturalmente subordinados e a desenvolver os empréstimos para a fase inicial de exploração.

3.4.2. O financiamento intermédio, isto é, a dívida subordinada, é prioritário relativamente aos fundos próprios mas subordinado à dívida bancária. Oferece uma protecção suplementar contra o risco inerente aos fundos próprios, contribuindo por isso para a concessão de crédito bancário aos projectos. A Comissão, em consulta com o BEI e o FEI, tenciona examinar a criação

de um fundo intermédio destinado às RTE. O fundo deverá incentivar os investidores institucionais a participarem no financiamento das RTE e a contribuírem com a maior parte do capital.

3.5. *Formas de prestar apoio a nível da UE*

3.5.1. A Comissão salienta que a responsabilidade pelo financiamento das infra-estruturas incumbe, em primeira instância, aos Estados-Membros. A Comissão poderia, contudo, desempenhar um papel mais activo de duas formas: incentivar o envolvimento do sector privado no início da fase de concepção do projecto, contribuindo assim, especialmente em projectos transnacionais, para a aproximação dos participantes principais, e garantir que a panóplia de instrumentos financeiros comunitários seja utilizada de maneira coordenada.

3.5.2. A Comissão considerará as metodologias possíveis para avaliar os efeitos de rede associados aos projectos de RTE. A avaliação dos benefícios dos projectos a nível europeu deverá facilitar a avaliação do nível de financiamento da RTE. A Comissão explorará ainda as possibilidades de criação de uma base de dados de âmbito europeu relativa às PPP no contexto dos projectos de infra-estrutura de transportes, de modo a possibilitar uma análise das experiências de PPP realizadas até à data.

3.6. *Projectos adequados à aplicação da abordagem das PPP*

3.6.1. A Comissão fez uma primeira tentativa de identificação de alguns projectos conhecidos de RTE adequados à aplicação da abordagem das PPP. Note-se que o objectivo não é elaborar uma nova lista de projectos prioritários, mas sim identificar PPP potenciais entre as prioridades existentes.

3.6.2. Os projectos possíveis são os seguintes:

- Comboio de alta velocidade do Sul: troço Madrid-Barcelona e troço Figueras-Perpignan;
- Troço dos Países Baixos do PBKAL;
- Túnel de Brenner;
- Novo aeroporto de Berlim;
- Túnel Semmering;
- Ligação ferroviária Pireu-Atenas.

Quanto a estes projectos, a Comissão tenciona, em conjunto com o BEI e o FEI, desenvolver um esforço especial para ajudar os Estados-Membros a chegarem a um acordo sobre as estruturas e o financiamento das PPP o mais rapidamente possível.

4. *Observações na generalidade*

4.1. O Comité Económico e Social acentuou, por diversas vezes, em pareceres anteriores, a importância

⁽¹⁾ Directiva 93/38/CEE do Conselho, de 14 de Junho de 1993, relativa à coordenação dos processos de celebração de contratos nos sectores da água, da energia, dos transportes e das telecomunicações (JO L 199 de 9.8.1993, p. 84). Parecer do Comité Económico e Social sobre a proposta da Comissão: JO C 106 de 27.4.1992, p. 6.

⁽²⁾ Clarificação das recomendações da Comissão em matéria de aplicação das regras da concorrência aos novos projectos de infra-estruturas (JO C 298 de 30.9.1997, p. 5).

da introdução das RTE como forma de assegurar o bom funcionamento do mercado interno, aumentar a competitividade e o crescimento económico e reforçar a coesão económica e social.

4.2. Os progressos realizados até à data no desenvolvimento das RTE não foram tão significativos como previsto dada a persistência de problemas de financiamento, especialmente em virtude das restrições nas finanças públicas mas também devido ao facto de o envolvimento de PPP nos projectos de RTE ficar aquém das expectativas, o que é de lamentar já que as PPP são consideradas, desde princípios de 1990, um instrumento importante para acelerar a introdução das RTE.

4.3. Nestas condições, o Comité acolhe favoravelmente o relatório do Grupo de Alto Nível e a comunicação da Comissão. Os dois documentos constituem um todo, não devendo ser considerados separadamente. O Comité congratula-se, em particular, com o facto de a Comissão ter dado seguimento, em tão curto espaço de tempo, às recomendações de acção que lhe foram dirigidas pelo Grupo de Alto Nível.

4.4. Em 9 de Outubro de 1997, o Conselho de Transportes realizou um debate abrangente sobre a Comunicação da Comissão e adoptou conclusões sobre as PPP no contexto dos projectos de RTE. O Comité regista com agrado as conclusões construtivas e realistas do Conselho de apoio às PPP.

4.5. Tradicionalmente, o Estado tem desenvolvido projectos de infra-estrutura quando considera que deles resultam benefícios socioeconómicos e quando dispõe de recursos orçamentais (isto é, dinheiro) para o planeamento, construção e manutenção desses projectos. O sector privado tem participado principalmente como empreiteiro, fundamentalmente na fase de construção.

4.6. Uma maior participação do sector privado em projectos de infra-estrutura de transportes de grande vulto significaria que este sector actuará, a par do sector público, não apenas como empreiteiro mas também como promotor, providenciando financiamento e recursos de gestão e mesmo assumindo responsabilidades na área da exploração.

4.7. O Comité gostaria de realçar que o papel do sector público continua a ser vital, mesmo em projectos em que grande parte da implementação de PPP é transferida para o sector privado. Normalmente, os grandes projectos de infra-estrutura de transportes não são financeiramente viáveis, excepto se o sector público assumir alguns dos riscos inerentes e prestar apoio sob a forma de subsídios e garantias.

4.8. O elemento-chave para o êxito de uma PPP é a repartição do risco inerente a um projecto entre o sector público e o sector privado. A repartição do risco é

importante porque o risco representa custos reais. Em princípio, cada uma das partes deveria suportar os riscos que melhor pudesse controlar em cada fase do projecto. Os riscos comerciais deveriam, em princípio, ser suportados pelo sector privado, enquanto que os riscos públicos («riscos políticos») deveriam ser suportados pelo sector público, ou seja pelos contribuintes.

4.9. É óbvio que a falta de recursos orçamentais nacionais suficientes para os projectos de RTE suscitou um interesse crescente nas PPP. Todavia, o Comité gostaria de sublinhar que o principal objectivo das PPP não deve ser a obtenção de financiamento complementar. É igualmente importante utilizar a capacidade comercial, financeira, técnica e de gestão do sector privado para melhorar a relação custo-eficácia na execução dos projectos de RTE.

4.10. Neste contexto, o Comité não pode deixar de acrescentar que tanto o relatório do Grupo de Alto Nível como a Comunicação da Comissão revelam excesso de optimismo quanto à possibilidade de um maior envolvimento do sector privado nos projectos de RTE. O sector privado só investe num projecto se a rentabilidade do investimento for adequada.

4.11. No entender do Comité, são condições prévias importantes para o êxito das PPP:

- o firme empenhamento político dos Estados-Membros no sentido da conclusão dos projectos e da atribuição dos recursos financeiros necessários para implementação das PPP;
- o envolvimento do sector privado na fase mais incipiente possível do desenvolvimento dos projectos, ou seja no período de concepção e planeamento;
- a criação de empresas de projecto ad hoc responsáveis pela realização dos projectos, especialmente os de natureza transnacional.

4.12. As PPP estão normalmente associadas a grandes projectos prioritários de RTE. Porém, o Comité gostaria de sublinhar que as PPP podem ser também aproveitadas em projectos mais pequenos e menos espectaculares. De facto, existem muitos exemplos de projectos de PPP, planeados ou concluídos, relativamente modestos mas de crucial importância sob o ponto de vista local ou regional (projectos de estradas, pontes, túneis, aeroportos).

4.13. O financiamento da infra-estrutura de transportes foi uma das questões abordadas na Terceira Conferência Pan-Europeia sobre Transportes, realizada em Helsínquia (Junho de 1997). Na declaração adoptada nesta conferência afirmava-se: «dever-se-ão efectuar mais esforços para aumentar o financiamento privado, por exemplo, através de parcerias entre os sectores

público e privado» (ponto IV 5), o que mereceu todo o apoio da delegação do Comité Económico e Social à conferência.

5. Observações na especialidade

5.1. *Contratos públicos*

5.1.1. O Comité apoia vivamente a recomendação do Grupo de Alto Nível para que a Comissão elabore orientações específicas que esclareçam melhor os procedimentos a aplicar a contratos públicos para a adjudicação de contratos de infra-estruturas de transportes. O CES aguarda, pois, com interesse as orientações que a Comissão se comprometeu a elaborar.

5.1.2. Como já foi algumas vezes sugerido, uma alternativa a tais orientações seria uma directiva específica relativa aos contratos públicos para concessões no âmbito das infra-estruturas de transportes que criasse um enquadramento jurídico especialmente destinado às PPP. Na opinião do Comité, não é de recomendar este tipo de alteração legislativa. Uma directiva específica relativa às PPP seria difícil de formular e ainda mais difícil de aplicar. Além disso, seria necessário alterar as actuais directivas relativas aos contratos públicos e o seu âmbito de aplicação.

5.1.3. O Comité entende que as futuras orientações da Comissão deverão abordar as seguintes questões:

- relação entre a directiva relativa a obras públicas e a directiva relativa a serviços de utilidade pública no que se refere às PPP;
- formas de melhorar e facilitar os procedimentos aplicáveis a contratos públicos, especialmente a fase anterior à apresentação de propostas e a aplicação do processo de adjudicação por negociação.

5.1.4. No seu parecer sobre o «Livro Verde sobre os contratos públicos na União Europeia: pistas de reflexão para o futuro»⁽¹⁾, o Comité sublinhou a necessidade de clarificar as diferenças entre uma concessão e um contrato. Os dois conceitos diferem quanto ao objecto, à duração do contrato/concessão, às condições de financiamento e ao âmbito da responsabilidade. O Comité reitera a sua opinião de que se impõe uma clarificação.

5.1.5. Uma parceria sector público/sector privado é um contrato de longo prazo entre diversas administrações públicas e organismos públicos, por um lado, e pessoas colectivas sujeitas ao direito privado, por outro, para a concepção, planeamento, financiamento, construção e/ou exploração de um projecto de infra-estrutura. Difere dos contratos públicos na medida em que exige investimentos do sector privado.

5.1.6. A directiva relativa a obras públicas preceitua que o concessionário pode adjudicar contratos de obras públicas a empresas do mesmo grupo (consórcio) (93/97/CEE, artigo 3º, nº 4). A directiva relativa a serviços de utilidade pública não contém uma disposição correspondente (cf. 93/38/CEE, artigo 13º). O Comité opina que um consórcio que tenha obtido uma concessão deverá poder repartir os contratos pelos seus membros de acordo com as regras relativas às obras públicas, mesmo que se trate de serviços de utilidade pública.

5.1.7. A directiva relativa a obras públicas é aplicável à construção de estradas, pontes, caminhos-de-ferro, etc. (93/97/CEE — Anexo II). Nas PPP relativas a projectos de auto-estradas, o sector privado poderia ser também responsável pela fase de exploração (utilização de estradas com portagem ou «shadow tolls»). O Comité faz todavia notar que os serviços de redes de auto-estradas estão fora do âmbito de aplicação da directiva relativa a serviços de utilidade pública [93/38/CEE, artigo 2º, nº 2, alínea c)]. As futuras orientações deveriam, por consequência, resolver este problema de incoerência.

5.1.8. O concurso público pode ocorrer em qualquer fase de um projecto, dependendo da vontade das autoridades públicas de envolverem o sector privado no processo. Pode ser utilizado para pequenos contratos de prestação de serviços, com vista à realização de estudos de viabilidade, ou para grandes contratos de concessão para construção e/ou exploração de um projecto de infra-estrutura. O procedimento é mais flexível na directiva relativa a serviços de utilidade pública do que na directiva relativa a obras públicas no que diz respeito ao processo de adjudicação por negociação. Os serviços de utilidade pública podem recorrer a este processo sem restrições (93/98/CEE — artigo 2º), mas as autoridades públicas contratantes apenas podem fazê-lo por razões excepcionais (93/97/CEE — artigo 7º). O Comité recomenda que a adjudicação por negociação seja alargada em todos os processos formais de apresentação de candidaturas e que seja examinada a possibilidade de introdução de alterações legislativas na Directiva 93/37/CEE.

5.1.9. O Comité entende que o concurso público na fase de concepção de um projecto pode ter algumas desvantagens para as empresas do sector privado. A protecção da propriedade intelectual de um concorrente pode ser posta em perigo se as soluções técnicas inovadoras, apresentadas nos documentos de candidatura desta fase, forem usadas pela entidade responsável pelo projecto como critérios nas fases seguintes do concurso. As ideias inovadoras da autoria de uma empresa privada aproveitariam a todos os concorrentes sem benefícios para o criador.

5.1.10. Quanto ao processo de concurso em geral, o Comité gostaria de citar como exemplo o guia publicado pelo Ministério das Finanças do Reino Unido, no âmbito da «Private Finance Initiative», que define as diversas fases do processo que a seguir se sintetizam:

- fase de pré-qualificação com base em critérios explícitos;

⁽¹⁾ JO C 287 de 22.9.1997, p. 92.

- elaboração de uma «short-list» limitada a três ou quatro concorrentes;
- convite à apresentação de propostas de acordo com um conjunto de especificações de desempenho e um quadro de repartição de riscos;
- após recepção das propostas, negociações pormenorizadas paralelas com os concorrentes constantes da «short-list»;
- selecção da melhor proposta.

5.2. Política de concorrência

5.2.1. O Comité acolhe favoravelmente a clarificação da aplicação das regras de concorrência aos novos projectos de infra-estruturas de transportes recentemente publicada (Setembro de 1997), que se refere, sobretudo, aos projectos ferroviários e, em particular, ao acesso à nova infra-estrutura ferroviária e às possibilidades de reserva de capacidade para alguns operadores.

5.2.2. Por um lado, poder-se-ia argumentar que um gestor de infra-estrutura deveria ter a possibilidade de reservar pelo menos parte da capacidade para os operadores que contribuem para o financiamento do projecto. Por outro lado, a reserva de capacidade por um largo período de tempo é contrária aos princípios da liberdade de acesso à infra-estrutura e da concorrência.

5.2.3. Para esclarecer esta questão, a Comissão salienta que os acordos de reserva de capacidade não colocam qualquer dificuldade do ponto de vista das regras de concorrência desde que a infra-estrutura não se encontre congestionada, já que não é criada qualquer barreira à entrada. Todavia, em caso de congestionamento, um acordo de reserva de capacidade essencial para a exploração eficaz de serviços de transporte pode justificar a concessão de uma derrogação nos termos do n.º 3 do artigo 85.º, desde que sejam satisfeitas todas as condições nele estipuladas. O Comité considera que se trata de uma clarificação construtiva de uma questão importante.

5.2.4. O Comité reconhece que cada projecto de infra-estrutura de transportes tem características próprias que o tornam mais ou menos único. É, pois, necessária uma análise casuística aquando da aplicação das regras de concorrência, devendo os promotores consultar a Comissão numa fase incipiente do projecto. Na opinião do Comité, as orientações que visam clarificar a aplicação das regras de concorrência são um meio necessário mas não suficiente de eliminar as incertezas entre os participantes nas PPP.

5.3. Desenvolvimento dos instrumentos financeiros

5.3.1. O Comité concorda com o Grupo de Alto Nível e com a Comissão quando afirmam que os projectos de infra-estruturas de transporte carecem de pacotes financeiros equilibrados compostos por equidade, empréstimos estruturalmente subordinados, empréstimos para a fase inicial de exploração e crédito bancário.

5.3.2. Dentre estes instrumentos financeiros, os empréstimos estruturalmente subordinados desempenham um papel-chave por diluírem o ónus da amortização da dívida num período de tempo mais longo (20 a 30 anos) do que as dívidas comuns contraídas junto da banca (até 15 anos). Este tipo de empréstimos já é concedido pelo BEI, em cooperação com o FEI, a uma escala limitada. O Comité congratula-se por verificar que o BEI desempenhará um papel mais activo neste campo e também no desenvolvimento de empréstimos para a fase inicial de exploração.

5.3.3. A Comissão tenciona examinar a possibilidade de criação de um fundo intermédio destinado às RTE em que os investidores institucionais contribuiriam com a maior parte do capital. O Comité considera que importa desenvolver o mercado para este tipo de instrumento financeiro na Europa, devendo a Comissão, por conseguinte, desenvolver maiores esforços no sentido de contribuir para a criação de um fundo intermédio.

6. Síntese e conclusões

6.1. O Grupo de Alto Nível sobre o financiamento da rede transeuropeia de transportes através de parcerias sector público/sector privado, presidido pelo comissário Kinnock, publicou o seu relatório em Maio de 1997. O objectivo do Grupo era examinar de que forma as parcerias sector público/sector privado (PPP) poderiam contribuir para acelerar a implementação da rede transeuropeia de transportes, vital para a competitividade e o crescimento da Europa.

6.2. Várias das recomendações do Grupo de Alto Nível eram dirigidas à Comissão para apreciação e acção. A Comissão respondeu numa comunicação, publicada em Setembro de 1997, que descreve o seguimento que tenciona dar às recomendações que a envolvem directamente.

6.3. O Comité acolhe com satisfação o relatório do Grupo de Alto Nível e a comunicação da Comissão. Os dois documentos constituem um todo e não devem ser considerados separadamente.

6.4. O desenvolvimento das RTE foi, até agora, mais lento do que se esperava, dada a persistência de problemas de financiamento, especialmente em virtude das restrições nas finanças públicas mas também devido ao facto de o envolvimento de PPP nos projectos de RTE ficar aquém das expectativas.

6.5. Tradicionalmente, quando o Estado executava grandes projectos de infra-estruturas, o sector privado participava principalmente na fase de construção como empreiteiro. Uma maior participação do sector privado significaria que este sector actuaria, a par do sector público, não apenas como empreiteiro, mas também como promotor, providenciando financiamento e recursos de gestão e mesmo assumindo responsabilidades na área da exploração.

6.6. O elemento-chave para o êxito de uma PPP é a repartição do risco inerente a um projecto entre o sector

público e o sector privado. Em princípio, cada uma das partes deveria suportar os riscos que melhor pudesse controlar em cada fase do projecto. Os riscos comerciais deveriam, em princípio, ser suportados pelo sector privado, enquanto que os riscos públicos («riscos políticos») deveriam ser suportados pelo sector público.

6.7. É óbvio que a falta de recursos orçamentais nacionais suficientes para os projectos de RTE suscitou um interesse crescente nas PPP. O Comité sublinha que o principal objectivo das PPP não deve ser a obtenção de financiamento complementar. É igualmente importante utilizar a capacidade comercial, financeira, técnica e de gestão do sector privado para melhorar a relação custo-eficácia na execução dos projectos de RTE.

6.8. Quanto à possibilidade de um maior envolvimento do sector privado nos projectos de RTE, afigura-se que tanto o relatório do Grupo de Alto Nível como a Comunicação da Comissão revelam excesso de optimismo. O sector privado só investe num projecto se a rentabilidade do investimento for adequada.

6.9. No entender do Comité, são condições prévias importantes para o êxito da implementação de PPP:

- o firme empenhamento político dos Estados-Membros na utilização de PPP;
- o envolvimento do sector privado na fase mais incipiente possível do desenvolvimento dos projectos, ou seja no período de concepção e planeamento;

— a criação de empresas de projecto ad hoc responsáveis pela realização dos projectos, especialmente os de natureza transnacional.

6.10. A Comissão tenciona elaborar, proximamente, orientações específicas que esclareçam melhor os procedimentos a aplicar a contratos públicos para a adjudicação de contratos de infra-estruturas de transportes. O Comité é do parecer de que as futuras orientações da Comissão deverão abordar as seguintes questões:

- relação entre a directiva relativa a obras públicas e a directiva relativa a serviços de utilidade pública no que se refere às PPP;
- formas de melhorar e facilitar os procedimentos aplicáveis a contratos públicos, especialmente a fase anterior à apresentação de propostas e a aplicação do processo de adjudicação por negociação.

6.11. O Comité acolhe favoravelmente a clarificação da aplicação das regras de concorrência aos novos projectos de infra-estruturas de transportes recentemente publicada (Setembro de 1997), que se refere sobretudo ao acesso à nova infra-estrutura ferroviária e às possibilidades de reserva de capacidade para alguns operadores. Dado que cada projecto é mais ou menos único, o Comité sublinha que é frequentemente necessária uma análise casuística.

6.12. Os grandes projectos de infra-estruturas de transporte carecem de pacotes financeiros equilibrados compostos por equidade, empréstimos estruturalmente subordinados e crédito bancário. O Comité congratula-se por verificar que o BEI desempenhará um papel mais activo no desenvolvimento de empréstimos estruturalmente subordinados e de empréstimos para a fase inicial de exploração. O Comité considera também essencial que a Comissão desenvolva maiores esforços no sentido de contribuir para a criação de um fundo intermédio.

Bruxelas, 25 de Fevereiro de 1998.

O Presidente
do Comité Económico e Social
Tom JENKINS

Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de regulamento (CE) do Conselho relativo à organização de um inquérito por amostragem às forças de trabalho na Comunidade»

(98/C 129/15)

Em 25 de Fevereiro de 1998, o Comité Económico e Social decidiu, nos termos do artigo 23º, nº 3, do Regimento, elaborar um parecer sobre a proposta supramencionada.

O Comité Económico e Social designou K. Walker como relator único, incumbindo-o da preparação dos correspondentes trabalhos.

Na 352ª reunião plenária (sessão de 25 de Fevereiro de 1998), o Comité Económico e Social adoptou, por 70 votos a favor, 1 contra e 1 abstenção, o parecer seguinte.

1. Introdução

1.1. Por forma a cumprir as suas tarefas, nomeadamente acompanhar a evolução do emprego e do desemprego (relatório anual ao Conselho, na sequência do Conselho Europeu de Essen) para identificar as regiões mais afectadas pelo desemprego (elegibilidade para os fundos estruturais — objectivo nº 2) e para analisar a situação dos indivíduos e dos agregados privados no mercado de trabalho, a Comissão precisa de dados regulares, comparáveis, recentes e representativos, a nível regional, sobre o desemprego nos Estados-Membros.

1.2. Actualmente, o inquérito comunitário às forças de trabalho é constituído pela agregação dos inquéritos nacionais às forças de trabalho realizados nos Estados-Membros. Apesar de estarem formalmente harmonizados⁽¹⁾, esses inquéritos conservam, no essencial, as suas próprias características, com vista a satisfazerem as necessidades nacionais.

1.2.1. As divergências dizem respeito à periodicidade, à definição do período de referência, às unidades observadas, ao âmbito do inquérito, aos métodos de observação, ao plano de amostragem, aos métodos de extrapolação e aos questionários. A comparabilidade, entre os vários países, dos dados obtidos, nomeadamente sobre o emprego e o desemprego, é, pois, muito prejudicada.

1.3. Um dos obstáculos à convergência dos métodos de inquérito é a inércia dos grandes inquéritos por amostragem; a reforma de um inquérito nacional às forças de trabalho representa um importante investimento, em termos de plano de amostragem, organização informática e infra-estrutura de inquérito. Só existem verdadeiras possibilidades de evolução no momento em que, num determinado Estado-Membro, o inquérito começa a ser realizado. Por esse motivo, o regulamento proposto define uma finalidade, mas deixa aos Estados-Membros, a título transitório, a possibilidade de realizarem apenas um inquérito anual, na Primavera.

1.4. Presta particular atenção à limitação dos custos de realização do inquérito contínuo: o escalonamento

das recolhas, realizadas ao longo de todo do ano, deverá permitir uma organização mais racional das operações e uma utilização mais eficaz dos equipamentos informáticos; os níveis de precisão fixados não implicam, em geral, um aumento excessivo da dimensão da amostra anual; abandonou-se também a obrigação de utilizar o agregado privado como unidade de amostragem, de modo a permitir aos Estados-Membros que assim prefiram a utilização de indivíduos na amostra, na condição de que estes cumpram as outras especificações relativas aos agregados; e foram suprimidas certas variáveis que figuram na actual série de inquéritos.

1.5. Em obediência ao princípio de subsidiariedade, apenas deverão ser recolhidas as variáveis que sirvam para determinar a situação na actividade e o subemprego por interrogação directa das pessoas, de acordo com princípios comuns muito rígidos, indispensáveis para garantir uma comparabilidade aceitável dos resultados. As outras variáveis poderão ser obtidas em resposta a questões cuja sequência e redacção serão estabelecidas pelos Estados-Membros, sem restrições comunitárias, ou provir de outras fontes.

1.5.1. É de assinalar que a estrutura prevista não impõe um plano de rotação da amostra a fim de permitir uma utilização mais eficaz do plano de inquérito de acordo com as especificidades de cada país.

2. Proposta da Comissão

2.1. Os Estados-Membros deveriam realizar, todos os anos, um inquérito por amostragem às forças de trabalho.

2.1.1. O inquérito seria realizado numa base contínua, destinando-se a fornecer resultados trimestrais e anuais; todavia, os Estados-Membros que o não pudessem fazer seriam autorizados a realizar um único inquérito anual, na Primavera.

2.1.2. Os dados a recolher no inquérito referir-se-iam, geralmente, à situação no decurso de uma semana de calendário (de segunda-feira a domingo), imediatamente anterior, denominada «semana de referência».

⁽¹⁾ Regulamento (CEE) nº 3711/91 do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991, relativo à organização de um inquérito anual por amostragem às forças de trabalho na Comunidade — JO L 351 de 20.12.1991, p. 1.

2.1.3. No caso de um inquérito contínuo, as semanas de referência seriam repartidas uniformemente por todo o ano; normalmente, o inquérito teria lugar no decurso da semana imediatamente seguinte à semana de referência; só no terceiro trimestre poderiam decorrer mais de cinco semanas entre a semana de referência e a data do inquérito; os trimestres e os anos de referência seriam, respectivamente, conjuntos de 13 ou de 52 semanas consecutivas.

2.2. O inquérito seria efectuado, em cada Estado-Membro, com base numa amostra de agregados privados ou de indivíduos residentes no território económico do Estado em questão no momento da sua realização. Independentemente da unidade de amostragem (indivíduo ou agregado), os dados seriam recolhidos relativamente a todos os membros do agregado. Contudo, se a unidade de amostragem fosse o indivíduo, as informações sobre os outros membros do agregado seriam reduzidas. Um agregado é um conceito físico, isto é, todas as pessoas residentes no mesmo local compõem um agregado, independentemente dos laços entre si.

2.2.1. O âmbito principal do inquérito seria constituído pela população dos agregados privados residentes no território económico de cada Estado-Membro. Se possível, o âmbito principal seria completado pelo universo dos agregados colectivos. O inquérito não se limitaria às pessoas em idade activa.

2.2.2. As variáveis destinadas a determinar a situação na actividade e o subemprego seriam recolhidas inquirindo a pessoa em questão, ou, se tal não fosse possível, um outro membro do agregado. Desde que os dados obtidos fossem equivalentes, as outras variáveis poderiam provir de outras fontes, nomeadamente de ficheiros administrativos.

2.3. O regulamento *sub judice* define critérios de fiabilidade com vista a garantir a representatividade da amostra.

2.3.1. Para efeitos de uma base de análise comparativa fiável, quer a nível comunitário quer dos Estados-Membros e de regiões específicas, o plano de amostragem teria de assegurar que, para as características referentes a 5 % da população em idade activa, o desvio-padrão relativo à estimativa das médias anuais (ou às estimativas da Primavera, no caso de um inquérito anual efectuado nessa altura do ano) não excedesse 8 % ao nível II da NUTS, tendo em conta o efeito do plano de amostragem na variável «desemprego».

2.3.1.1. As regiões com menos de 300 000 habitantes não seriam abrangidas por esta condição.

2.3.2. No caso de um inquérito contínuo, o plano de amostragem teria de garantir que, para as subpopulações cujo efectivo fosse da ordem de 5 % da população em

idade activa, o desvio-padrão da estimativa das variações entre dois trimestres sucessivos, a nível nacional, não excedesse 2 % da subpopulação estudada.

2.3.2.1. Para os Estados-Membros cuja população varie entre um milhão e vinte milhões de habitantes, a condição precedente seria de 3 %.

2.3.2.2. Os Estados-Membros cuja população fosse inferior a um milhão não seriam abrangidos por estas exigências de precisão sobre a evolução.

2.3.3. No caso de um inquérito efectuado na Primavera, pelo menos um quarto das unidades de inquérito seria retirado do inquérito precedente e um quarto no mínimo faria parte do inquérito seguinte.

2.3.4. Os dados em falta, por não resposta a certas questões, seriam estatisticamente imputados.

2.3.5. As ponderações seriam calculadas tendo em conta as probabilidades de selecção e de dados exógenos sobre a distribuição por sexo, por faixa etária (faixas de 5 anos) e por região (nível II da NUTS) da população inquirida, sempre que esses dados exógenos fossem suficientemente fiáveis. Um coeficiente de ponderação idêntico seria aplicado a todos os membros do mesmo agregado.

2.3.5.1. Os Estados-Membros prestariam ao Eurostat as informações solicitadas sobre a organização do inquérito, os seus métodos e, em especial, os critérios adoptados para o plano de amostragem e para a dimensão da amostra.

2.4. A lista das características do inquérito a que as informações a recolher diriam respeito consta do anexo 1. Divide-se em 13 módulos, que, por sua vez, se subdividem em 85 rubricas. Sempre que a unidade de amostragem fosse um indivíduo, os dados recolhidos relativamente aos demais membros do agregado excluíam os módulos g, h, i e j.

2.4.1. Um conjunto adicional de variáveis, denominado módulo ad hoc, poderia completar as informações previstas. Estes módulos complementares abrangeriam aspectos como a organização do trabalho, os acidentes no local de trabalho e a transição do sistema educativo para a vida activa. O volume de um módulo ad hoc não excederia o do módulo c.

2.4.1.1. Em cada ano, seria estabelecido um programa plurianual de módulos ad hoc, pelo menos doze meses antes do início do período de referência previsto para esse módulo. Esse programa definiria, para cada módulo ad hoc, o tema, os Estados-Membros e as regiões em questão, o período de referência, a dimensão da amostra (igual ou inferior à amostra principal), bem como os prazos de transmissão dos resultados (eventualmente diferentes dos indicados para o inquérito global).

2.5. Os Estados-Membros poderiam tornar obrigatória a resposta ao inquérito.

2.6. Doze semanas após o trimestre de referência, no caso de um inquérito contínuo (e nove meses após o do período de referência, no caso de um inquérito de Primavera), os Estados-Membros transmitiriam ao Eurostat os resultados devidamente verificados relativamente a cada pessoa inquirida.

2.7. De três em três anos, e pela primeira vez no ano 2000, a Comissão apresentaria ao Parlamento e ao Conselho um relatório sobre a execução do presente regulamento. Esse relatório avaliaria, designadamente, a qualidade dos métodos estatísticos aplicados pelos Estados-Membros.

2.8. A Comissão seria assistida pelo Comité do Programa Estatístico, instituído pela Decisão 89/382/CEE, Euratom⁽¹⁾, no âmbito do procedimento de «comité de regulamentação». A Comissão aprovaria as medidas, que seriam imediatamente aplicáveis. Contudo, se essas medidas não estivessem em conformidade com o parecer do Comité, seriam imediatamente comunicadas pela Comissão ao Conselho. Nesse caso, a Comissão protelaria a aplicação das medidas por ela decididas. O Conselho, deliberando por maioria qualificada, podia tomar uma decisão diferente no prazo de três meses.

2.9. Seria revogado o Regulamento (CEE) n.º 3711/91.

3. Observações na generalidade

3.1. O CES considera que a disponibilidade de informações estatísticas fiáveis e pormenorizadas sobre as características do mercado de trabalho, incluindo as características do emprego e a natureza e extensão da evolução do desemprego nos vários Estados-Membros, e nas diferentes regiões em cada Estado-Membro, é essencial para a formulação de uma estratégia coerente e coordenada para reduzir os níveis de desemprego na União Europeia. Aliás, é óbvio que essas estatísticas precisam de ser preparadas numa base comparável compatível para que tenham valor real.

3.1.1. O Comité aplaude, por conseguinte, a presente proposta porquanto constitui um passo decisivo nessa direcção.

3.2. O CES entende que a comparabilidade das estatísticas seria muito reforçada se todos os Estados-Membros realizassem o inquérito numa base contínua, como já sucede em grande parte deles. O Comité espera, pois, que a fase transitória durante a qual os Estados-Membros poderiam optar por realizar um

inquérito anual na Primavera seja reduzida tanto quanto possível e que num futuro próximo todos os Estados-Membros estejam em condições de realizar um inquérito contínuo. Facto que não deverá impor um peso excessivo, quer aos departamentos administrativos dos Estados-Membros quer aos entrevistados.

3.3. A precisão de um inquérito por amostragem está altamente dependente da selecção de uma base realmente aleatória. Por isso, o CES subscreve a proposta no sentido de os Estados-Membros poderem tornar obrigatória a resposta ao inquérito, já que a sua falta prejudica a natureza aleatória da amostra. A amostra deverá ser seleccionada numa base comum.

3.3.1. O CES considera que as diferenças permanentes entre os Estados-Membros no conteúdo dos questionários e na forma como estes são geridos e interpretados debilitam o sistema, viciando a comparabilidade dos resultados obtidos, motivo por que preconiza um maior grau de harmonização neste domínio.

3.3.2. Também no que se refere às taxas de desemprego em sentido restrito e em sentido lato, segundo as definições do Bureau Internacional do Trabalho, o CES considera que a harmonização dos inquéritos deveria permitir o cálculo e a divulgação de ambos. O CES considera que a actual divulgação da taxa de desemprego em sentido restrito não é suficiente para permitir uma avaliação correcta dos problemas do desemprego pode dificultar a comparabilidade dos dados entre Estados-Membros, o que é tanto mais grave quanto estes dados são depois utilizados pela Comissão para propor a grelha de distribuição dos fundos estruturais.

3.4. O CES opina que estes inquéritos podem ser úteis ao cálculo do verdadeiro nível de desemprego, identificando, por exemplo, as pessoas que não se registaram como desempregados porque não consideram haver uma possibilidade real de trabalho mas que, não obstante, gostariam de trabalhar se a oportunidade surgisse. Também podem oferecer dados interessantes sobre o trabalho a tempo parcial distinguindo entre os que trabalham voluntariamente nesse regime e os que o fazem por falta de alternativas; para o efeito, as questões deviam ser dirigidas ao mesmo tempo para a vontade de aumentar ou de reduzir as horas de trabalho, com vista a facultar informações estatísticas fiáveis sobre o emprego equivalente a tempo inteiro. Outros elementos relevantes dignos de atenção seriam os vários tipos de contrato de trabalho e a existência de dados diferenciados sobre trabalho temporário.

⁽¹⁾ NT: Decisão 89/382/CEE, Euratom do Conselho, de 19 de Junho de 1989, que cria o Comité do Programa Estatístico das Comunidades Europeias — JO L 181 de 28.6.1989, p. 47.

3.4.1. A utilização dos módulos ad hoc possibilita a obtenção de informações pormenorizadas sobre níveis de emprego, determinados aspectos do desemprego regimes contratuais.

3.5. O CES aprova a proposta no sentido de a Comissão ser assistida pelo Comité do Programa Estatístico, na qualidade de «comité de regulamentação».

4. Conclusão

4.1. O CES lamenta que nem a Comissão nem o Conselho o tenham consultado sobre a proposta de regulamento obrigando-o a utilizar o seu direito de iniciativa para emitir o presente parecer.

4.2. O CES subscreve a proposta de regulamento do Conselho relativo à organização de um inquérito por amostragem às forças de trabalho na Comunidade.

Bruxelas, 25 de Fevereiro de 1998.

O Presidente
do Comité Económico e Social
Tom JENKINS

ANEXO

ao parecer do Comité Económico e Social

Características do inquérito ⁽¹⁾

1. As informações a recolher dizem respeito a:

a) Contexto demográfico:

- número de série no agregado,
- sexo,
- ano de nascimento,
- data de nascimento relativamente ao fim do período de referência,
- estado civil,
- relação com a pessoa de referência,
- número de série do cônjuge,
- número de série do pai,
- número de série da mãe,
- nacionalidade,
- número de anos de residência no país em questão,
- país de nascimento (facultativo),
- natureza da participação no inquérito (participação directa ou através de um outro membro do agregado);

b) Situação na actividade:

- situação na actividade durante a semana de referência,
- motivos para não ter trabalhado, apesar de ter um emprego,
- procura de emprego por parte da pessoa desempregada,
- tipo de emprego procurado (como trabalhador por conta própria ou por conta de outrem),
- métodos usados para encontrar emprego,
- disponibilidade para começar a trabalhar;

c) Características do emprego na actividade principal:

- situação na profissão,
- actividade económica da unidade local,
- profissão,
- número de pessoas ao serviço na unidade local,

⁽¹⁾ NT: In artigo 4º do documento *sub judice*.

- país do local de trabalho,
 - região do local de trabalho,
 - ano e mês em que a pessoa começou a trabalhar no emprego actual,
 - permanência no posto de trabalho (e motivos para tal),
 - duração do emprego temporário ou do contrato de trabalho de duração determinada,
 - distinção entre tempo completo e tempo parcial (e motivos para tal),
 - trabalho no domicílio;
- d) Duração do trabalho:
- número de horas habitualmente cumpridas,
 - número de horas efectivamente cumpridas,
 - principal motivo para a discrepância entre o número de horas efectivamente cumpridas e o número de horas habitualmente cumpridas;
- e) Actividade secundária:
- existência de mais do que um emprego,
 - situação na profissão,
 - actividade económica da unidade local,
 - número de horas efectivamente cumpridas;
- f) Subemprego visível:
- desejo de cumprir habitualmente um maior número de horas de trabalho (facultativo no caso de um inquérito anual),
 - procura de outro emprego e motivos para tal,
 - tipo de emprego procurado (trabalhador por conta própria ou por conta de outrem),
 - métodos usados para encontrar outro emprego,
 - motivo pelo qual a pessoa não procura outro emprego (facultativo no caso de um inquérito anual),
 - disponibilidade para começar a trabalhar,
 - número de horas de trabalho desejadas (facultativo no caso de um inquérito anual);
- g) Procura de emprego:
- tipo de emprego procurado (a tempo completo ou a tempo parcial),
 - duração do período de procura de emprego,
 - situação da pessoa antes de começar a procurar emprego,
 - inscrição num centro público de emprego e recepção de subsídios,
 - desejo de trabalhar da pessoa que não procura emprego,
 - motivo pelo qual a pessoa não procurou emprego;
- h) Educação e formação profissional:
- participação num curso ou numa acção de formação nas quatro últimas semanas,
 - objectivo,
 - nível,
 - local,
 - duração total,
 - número total de horas de formação,
 - nível completo mais elevado de educação ou formação,
 - ano em que esse nível mais elevado foi atingido,
 - formação recebida no âmbito de uma formação alternada;
- i) Experiência profissional anterior da pessoa desempregada:
- existência de experiência profissional anterior,
 - ano e mês em que a pessoa trabalhou pela última vez,
 - principal motivo para ter deixado o último emprego,
 - situação na profissão no último emprego,
 - actividade económica da unidade local em que a pessoa trabalhou pela última vez,
 - profissão exercida no último emprego;
- j) Situação um ano antes do inquérito:
- situação predominante na actividade,
 - situação na profissão,
 - actividade económica da unidade local em que a pessoa trabalhava,
 - país de residência,
 - região de residência;

- k) Situação predominante na actividade (facultativo);
- l) Rendimento (facultativo);
- m) Questões técnicas relativas à entrevista:
 - ano do inquérito,
 - semana de referência,
 - semana da entrevista,
 - Estado-Membro,
 - região do agregado,
 - grau de urbanização,
 - número de série do agregado,
 - tipo de agregado,
 - tipo de instituição,
 - coeficientes de ponderação,
 - subamostra relativamente ao inquérito precedente (em caso de inquérito anual),
 - subamostra relativamente ao próximo inquérito (em caso de inquérito anual),
 - número de série da vaga do inquérito.

Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de regulamento (CE) do Conselho relativo à aplicação dos artigos 92º e 93º do Tratado CE a determinadas categorias de auxílios estatais horizontais»

(98/C 129/16)

Em 7 de Outubro de 1997, o Conselho decidiu, nos termos do artigo 198º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

Incumbida de preparar os correspondentes trabalhos, a Secção de Indústria, Comércio, Artesanato e Serviços emitiu parecer em 6 de Fevereiro de 1998. O relator foi J. J. van Dijk.

Na 352ª reunião plenária de 25 e 26 de Fevereiro de 1998 (sessão de 25 de Fevereiro), o Comité Económico e Social adoptou, por 70 votos a favor e 4 abstenções, o seguinte parecer.

1. Introdução

1.1. O Tratado CE considera os auxílios estatais, de um modo geral, incompatíveis com o mercado comum. Os artigos 92º e 93º são consagrados a esta questão. O artigo 94º indica claramente o procedimento para a execução desses artigos.

1.2. O Tratado considera compatíveis com o mercado comum:

- a) os auxílios de natureza social atribuídos a consumidores individuais com a condição de serem concedidos sem qualquer discriminação relacionada com a origem dos produtos;
- b) os auxílios destinados a remediar os danos causados por calamidades naturais ou por outros acontecimentos extraordinários;

- c) os auxílios atribuídos à economia de certas regiões da República Federal da Alemanha.

1.3. Além disso, podem ser também consideradas compatíveis as seguintes formas de auxílio concedidas pelas autoridades nacionais:

- a) os auxílios destinados a promover o desenvolvimento económico de regiões em que o nível de vida seja anormalmente baixo ou em que exista grave situação de subemprego;
- b) os auxílios destinados a fomentar a realização de um projecto importante de interesse comum europeu ou a sanar uma perturbação grave da economia de um Estado-Membro;
- c) os auxílios destinados a facilitar o desenvolvimento de certas actividades ou regiões económicas, quando não contrariem o interesse comum;

- d) os auxílios destinados a promover a cultura e a conservação do património;
- e) as outras categorias de auxílios determinadas por decisão do Conselho.

1.4. O artigo 93º precisa o modo como a Comissão controla a aplicação do artigo 92º.

1.5. A Comissão apresenta relatórios do apoio concedido pelos Estados-Membros. Consta-se, pelos anteriores relatórios, ter havido uma redução dos auxílios estatais, o que já não se verifica no quinto relatório. A este propósito importa, no entanto, observar, tal como o Comité já o fez no seu parecer sobre o XXVI Relatório sobre a Política de Concorrência, que o nível elevado de apoio à indústria se explica pelos auxílios adicionais concedidos às empresas industriais da antiga RDA. Os auxílios destinados à indústria estabilizaram nos 43 mil milhões de ECU, o que corresponde a 1 400 ECU por cada trabalhador do sector. Além disso, a Comissão conclui que são concedidos mais auxílios a regiões dos Estados-Membros mais ricos da UE do que aos países da coesão. Esta situação preocupa extremamente a Comissão⁽¹⁾.

1.6. A Comissão prevê um reforço do controlo dos auxílios estatais nos próximos anos. A UEM, o alargamento da União Europeia e o aumento do desemprego tornam necessários controlos mais estritos. Para isso, a Comissão precisa de tempo e espaço, que se propõe conseguir aumentando a eficácia dos controlos.

1.7. Foram definidos critérios de avaliação para categorias específicas de auxílios estatais, tais como auxílios horizontais, auxílios com finalidade regional, seguro do crédito à exportação e crédito à exportação.

1.7.1. A Comissão já apresentou orientações comunitárias no domínio dos auxílios horizontais, nomeadamente no que respeita a investigação e o desenvolvimento, as pequenas e médias empresas, a protecção do ambiente e a poupança de energia. Os Estados-Membros podem adoptar medidas com base nessas orientações. No período entre 1992 e 1994, os Estados-Membros concederam, em média, 12,5 mil milhões de ecus para os auxílios horizontais, o que corresponde a cerca de 30 % do total dos auxílios estatais⁽²⁾.

⁽¹⁾ Relatório da Comissão — Quinto relatório sobre os auxílios estatais na indústria transformadora e noutros sectores da União Europeia (COM(97) 170 final, p. 40).

⁽²⁾ Cálculo efectuado com base nos anexos estatísticos ao Relatório da Comissão — Quinto relatório sobre os auxílios estatais na indústria transformadora e noutros sectores da União Europeia, pp. 62-73.

1.7.2. A Comissão considera limitado o volume destes auxílios. Pretende simplificar os processos de acompanhamento, o que lhe permitirá disponibilizar recursos para a avaliação dos casos de maior dimensão que provocam maiores distorções da concorrência. Propõe, para o efeito, isentar determinadas categorias de auxílios, que já não teriam de ser notificadas à Comissão.

1.7.3. São introduzidas, no entanto, duas limitações:

- a) o auxílio não poderá exceder um certo montante, para além do qual terá de ser objecto de notificação prévia à Comissão;
- b) a Comissão continua a exercer controlo mesmo sobre a aplicação das isenções gerais.

1.7.4. A proposta de regulamento em apreço indica apenas os parâmetros. Os montantes e os objectivos concretos deverão ser fixados separadamente.

2. Síntese da proposta da Comissão

2.1. A Comissão conta — num futuro próximo — concentrar a sua acção numa análise mais rigorosa dos «grandes» processos de auxílios estatais susceptíveis de afectar gravemente a concorrência, simplificando e clarificando as regras actuais.

2.2. Esta nova fase deverá traduzir-se numa inovação no domínio do controlo dos auxílios estatais, ao serem concedidas, pela primeira vez desde a entrada em vigor do Tratado de Roma em 1958, «isenções por categoria» a toda uma série de auxílios qualificados como horizontais: auxílios às PME, à I&D, à protecção do ambiente, à formação, ao emprego e outros, como por exemplo, créditos à exportação. Em resumo, dado que estes auxílios obedecem geralmente aos critérios estabelecidos a nível europeu, a Comissão considera que os Estados-Membros já não deverão, em princípio, notificá-los formalmente à Comissão.

2.3. Uma primeira iniciativa no sentido da introdução de isenções por categoria foi lançada em Novembro de 1996, com a apresentação pela Comissão ao Conselho «Indústria» das suas orientações sobre a utilização do artigo 94º do Tratado CE. O Conselho encorajou a Comissão a apresentar propostas nesse sentido. O artigo 94º estabelece: «O Conselho, deliberando por maioria qualificada sob proposta da Comissão, e após consulta do Parlamento Europeu, pode adoptar todos os regulamentos adequados à execução dos artigos 92º e 93º e fixar, designadamente, as condições de aplicação do nº 3 do artigo 93º e as categorias de auxílios que ficam dispensadas desse procedimento.»

2.4. A introdução de isenções por categoria implicará a existência de textos legislativos claros que serão directamente aplicáveis, o que aumentará a transparência e o carácter previsível do controlo dos auxílios. Deste modo, melhorarão as possibilidades de um maior controlo dos auxílios estatais a nível nacional por parte das administrações nacionais, tribunais nacionais e auditores nacionais. Por outro lado, os cidadãos poderão, tal como acontece actualmente, intentar acções perante os tribunais nacionais quando suspeitem que o auxílio concedido sem notificação não satisfaz as condições de isenção previstas nos regulamentos relativos às isenções por categoria.

2.5. O regulamento proposto prevê o estabelecimento de um comité consultivo que se deverá pronunciar antes da publicação do projecto de regulamento da Comissão e antes da respectiva adopção, bem como uma audição das partes interessadas. A Comissão informará o Comité Consultivo das opiniões das partes interessadas sempre que consultar este último antes da adopção de um regulamento.

3. Observações do CES

3.1. O CES concorda com a proposta da Comissão. Considera que, deste modo, o princípio de subsidiariedade é respeitado e que, além disso, as propostas apresentadas apontam para uma simplificação do processo. A sua aplicação levaria a um controlo dos auxílios estatais mais eficaz e transparente do que se cada notificação fosse feita previamente. Os recursos assim libertados poderiam ser consagrados ao controlo de outras formas de auxílios.

3.1.1. O Comité considera que a transparência e o controlo são factores vitais para uma maior eficácia no controlo desses auxílios. Os critérios e os limiares a incluir nos regulamentos de isenção por categoria deveriam ser definidos o mais claramente possível, a fim de reduzir o risco de abusos. Além disso, na opinião

do Comité, os mecanismos de controlo previstos no artigo 4º são adequados, desde que a Comissão garanta uma conveniente divulgação das informações a terceiros interessados.

3.2. O CES nota que esta é uma proposta que tem a ver exclusivamente com os procedimentos. A Comissão propõe apenas seguir um procedimento diferente, não alterando, porém, a substância das medidas.

3.3. Tendo em conta que o CES é o representante dos meios socioeconómicos da UE, considera que deveria também ser consultado sobre o relatório de avaliação.

3.4. O CES pretende a garantia de que:

- serão utilizados os recursos suficientes para assegurar uma efectiva e equitativa aplicação do regulamento em todos os Estados-Membros;
- será realizada uma avaliação intermédia no prazo de três anos após a introdução do novo sistema;
- as informações provenientes dos sistemas de notificação dos Estados-Membros serão efectivamente divulgadas.

3.5. O CES nota que a chave para a avaliação das propostas reside nas respostas que forem dadas às duas perguntas seguintes:

- o novo sistema de isenções e o sistema de auxílios de minimis funcionaram de forma efectiva, eficaz e equitativa?
- a aplicação dos novos sistemas permitiu à Comissão concentrar a sua competência e autoridade em termos de auxílios estatais nos casos principais em que os auxílios geram distorções consideráveis no mercado único?

3.5.1. Se as respostas às duas perguntas forem negativas, o Comité interroga-se sobre a conveniência em manter essas medidas.

Bruxelas, 25 de Fevereiro de 1998.

O Presidente
do Comité Económico e Social
Tom JENKINS

Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de regulamento (CE) do Conselho que altera o Regulamento (CE) nº 1868/94 que institui um regime de contingentes para a produção de fécula de batata»

(98/C 129/17)

Em 26 de Janeiro de 1998, o Conselho decidiu, nos termos dos artigos 43º e 198º do Tratado CE, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

O Comité Económico e Social decidiu designar N. Leries para relator-geral e incumbi-lo da preparação dos correspondentes trabalhos.

Na 352ª reunião plenária de 25 e 26 de Fevereiro de 1998 (sessão de 26 de Fevereiro), o Comité Económico e Social adoptou o seguinte parecer, por 47 votos a favor e 1 abstenção.

1. Pontos principais do documento da Comissão

1.1. Baseando-se no relatório apresentado pela Comissão ao Conselho sobre o regime de contingentes para a produção de fécula de batata, apresente proposta de regulamento tem por objectivo repartir o contingente trienal das campanhas de 1998/1999, 1999/2000 e 2000/2001 pelos Estados-Membros produtores de fécula de batata e alterar, para o efeito, o Regulamento (CE) nº 1868/94.

1.2. É proposto renovar por três anos os contingentes actuais, tendo em conta a integração definitiva de uma reserva suplementar de 104 554 toneladas de fécula no novo contingente da Alemanha.

1.3. Ao abrigo da cláusula de flexibilidade estabelecida no nº 2 do artigo 6º do Regulamento (CE) nº 1868/94, os contingentes de cada empresa produtora de fécula de batata dos Estados-Membros serão corrigidos em função das superações eventualmente utilizadas durante a campanha de 1997/1998.

2. Observações na generalidade

2.1. Face ao exposto no ponto 1, a proposta de Regulamento (CE) nº 1868/94 apenas pretende alterar o artigo 2º. Os contingentes dos restantes Estados-Membros, com excepção da Alemanha, e a percentagem prevista na cláusula de flexibilidade manter-se-ão.

2.2. Depreende-se do relatório da Comissão que são observadas as disposições do Regulamento (CE) nº 1868/94, tanto no que se refere à utilização da reserva alemã, como à renovação dos contingentes actuais por três anos.

3. Conclusões

O Comité concorda com a Proposta de Regulamento do Conselho em apreço, tal como é apresentada pela Comissão.

Bruxelas, 26 de Fevereiro de 1998.

O Presidente
do Comité Económico e Social
Tom JENKINS

Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de regulamento (CE) do Conselho que define os critérios e as condições das intervenções comunitárias com finalidade estrutural no sector das pescas, da aquicultura e da transformação e comercialização dos seus produtos (versão codificada)»

(98/C 129/18)

Em 24 de Fevereiro de 1998, o Conselho da União Europeia decidiu, nos termos dos artigos 43º e 198º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

Foi incumbido da preparação dos correspondentes trabalhos, na qualidade de relator-geral, Leif Nielsen.

Na 352ª reunião plenária de 25 e 26 de Fevereiro de 1998 (sessão de 26 de Fevereiro), o Comité Económico Social adoptou por 53 votos a favor, 1 contra e 1 abstenção o seguinte parecer.

1. O Comité acolhe positivamente a proposta da Comissão de codificar os regulamentos que incidem nos critérios e condições das intervenções comunitárias com finalidade estrutural no sector das pescas, da aquicultura e da transformação e comercialização dos seus produtos.

2. Com a proposta ora presente vem a Comissão codificar num único texto o Regulamento de base (CEE)

nº 3699/93 e os diplomas que o vieram alterar. Da proposta não constam alterações substantivas, mas apenas as alterações de forma exigidas pela própria codificação.

3. O Comité recorda que várias vezes tem solicitado uma codificação da legislação comunitária, pela importância que tem para tornar a política comum das pescas clara e compreensível para os agentes do sector.

Bruxelas, 26 de Fevereiro de 1998.

O Presidente
do Comité Económico e Social
Tom JENKINS

Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu: A conexão da rede de infra-estruturas de transportes da União com os seus vizinhos — Para uma política cooperativa e pan-europeia de redes de transportes»

(98/C 129/19)

Em 30 de Abril de 1997, a Comissão Europeia decidiu, nos termos do artigo 198º do Tratado que instituiu a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a comunicação supramencionada.

Foi incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção de Transportes e Comunicações, que adoptou parecer em 16 de Dezembro de 1997, sendo relator J. Konz.

Na 352ª reunião plenária (sessão de 26 de Fevereiro de 1998), o Comité Económico e Social adoptou, por unanimidade, o seguinte parecer.

1. Introdução

1.1. A Comissão tinha dado a conhecer a sua comunicação já em 23 de Abril de 1997 para que pudesse servir como documento de estratégia e para marcar a sua posição na Conferência Pan-Europeia de Transportes, realizada em Helsínquia de 23 a 25 de Junho de 1997. O estabelecimento de uma abordagem pan-europeia para a rede de transportes na perspectiva da interconexão das infra-estruturas de transportes da UE com as dos seus vizinhos reveste-se da maior importância sobretudo para os países candidatos à adesão.

1.2. A comunicação apresentada pela Comissão visa criar uma rede de transportes estendida a todo o continente, abrangendo também os PECO, os países europeus da ex-União Soviética e os parceiros mediterrânicos da UE, com o objectivo de satisfazer as necessidades de transporte do século XXI. Para atingir este objectivo, a Comissão definiu um plano de acção com cinco domínios de actuação:

- estabelecimento de corredores e zonas de transporte como quadro para garantir serviços de transporte eficazes com todos os países vizinhos da UE (incluindo os da bacia mediterrânica);
- alargamento da rede transeuropeia de transportes (RET) aos países candidatos no âmbito da preparação da adesão;
- uma abordagem comum europeia às tecnologias de transporte em toda a rede pan-europeia;
- promoção de tecnologias de transporte inteligentes em toda a rede (por exemplo, a aplicação de tecnologias informáticas, sinalização automática); e
- maior cooperação em matéria de investigação e tecnologia.

A avaliação socioeconómica e a avaliação estratégica ambiental constituem a pedra angular de qualquer estratégia de rede pan-europeia, pelo que deverão ser integradas nos cinco temas aqui indicados.

1.3. Um mecanismo de parceria pan-europeia reunindo todas as partes intervenientes no desenvolvimento da rede: a União Europeia, os Estados-Membros, os outros países envolvidos, as instituições financeiras internacionais e o sector privado, é o mais apropriado para sustentar a abordagem global da rede pan-europeia, proposta pela Comissão.

1.4. Esta parceria terá também de abranger os aspectos financeiros, institucionais e legislativos.

2. Observações na generalidade

2.1. Face à publicação antecipada da comunicação da Comissão não poderiam, logicamente, ter sido levadas em conta as conclusões da Conferência de Helsínquia. Por essa mesma razão também não foi possível incluir nas reflexões da Comissão o conteúdo de diversos relatórios e tomadas de posição, bem como a declaração final dessa Conferência.

2.2. Não obstante, o Comité congratula-se vivamente com a comunicação da Comissão relativa à elaboração de uma política pan-europeia de cooperação em matéria de redes de transportes visando a conexão da rede de infra-estruturas de transportes da União com os seus vizinhos, muito embora não possa deixar de notar a manifesta divergência entre realidade e aspiração, sobretudo, no que diz respeito ao financiamento dos projectos. O CES considera, especialmente, que o alargamento do simples «conceito de corredor» para «zonas pan-europeias de transporte» constitui um salto qualitativo.

2.3. A estratégia que visa a elaboração de um conceito global tendo em conta uma mobilidade sustentável e compatível com o ambiente confirma a posição há muito defendida pelo CES.

2.4. A Comissão baseia as suas reflexões nos resultados da Conferência Pan-Europeia de Transportes, realizada em Creta (14-16 de Março de 1994: criação de corredores), bem como nos objectivos e princípios a

definir na Conferência de Helsínquia (23-25 de Junho de 1997: actualização dos corredores).

2.5. O CES, na qualidade de um dos promotores das conferências pan-europeias de transportes — cuja utilidade continua, aliás, a realçar — verifica que as respectivas declarações finais, com os seus objectivos e princípios, não produzem um quadro político vinculativo.

No entanto, como a Comissão se apoia, em larga medida, nos resultados desta concertação multidimensional de governos, parlamentos, instituições da UE, organizações internacionais e grupos socioeconómicos, os conhecimentos obtidos poderiam fornecer uma boa base para uma abordagem europeia comum. Nesta perspectiva, podiam ser considerados como uma obrigação política livremente assumida pelos respectivos signatários.

2.6. As considerações do CES referem-se, por conseguinte, não só à comunicação em apreço, mas também aos dados apresentados pela Comissão (Direcção-Geral dos Transportes) na Conferência Pan-Europeia de Helsínquia. Estes fornecem ao leitor uma descrição precisa de cada corredor, as datas-objectivo de conclusão do melhoramento das infra-estruturas (entre 2010 e 2015) e estimativas de custos (no total até 70 mil milhões de ECU).

2.7. Na opinião do Comité, por muito louvável que seja a ambição desses projectos, os responsáveis políticos não se podem esquecer que é necessário muito tempo entre a planificação e a realização das redes de transportes e que o seu financiamento constitui, muitas vezes, o maior problema.

Assim, segundo as estimativas da Comissão, a realização de todos os projectos de interesse comunitário elevar-se-á a 400 mil milhões de ECU.

Muito embora os programas de orientação da UE plurianuais disponibilizem meios comunitários para o efeito, esses subsídios apenas cobrem uma parte modesta das enormes despesas que a construção de novas infra-estruturas implica. Por conseguinte, deverão ser mobilizados, anualmente, importantes recursos financeiros para esses projectos de rede de transportes a partir dos orçamentos nacionais e, eventualmente, de fontes privadas tanto nos Estados-Membros como nos Estados vizinhos em causa. Para isso, devem estes Estados criar rubricas orçamentais específicas. Deverá também ser levado em conta o forte aumento do transporte particular nos PECO, o que leva a um acréscimo de tráfego turístico em veículos particulares nas estradas europeias.

Segundo o CES, a renovação acelerada das redes de caminho-de-ferro nos PECO (cf. DB nos novos Estados da Alemanha) poderia constituir uma solução económica e, sobretudo, a maneira mais rápida para a concretização nos transportes desses países do aumento da capacidade, da segurança e da velocidade.

2.8. O processo de reforma económica e política nos PECO está totalmente em marcha. Na sequência dos respectivos acordos europeus, os Estados candidatos à

adesão estão já muito mais próximos das normas comunitárias. Neste contexto, o CES defende o ponto de vista de que nos domínios referidos pela Comissão (sobretudo, nos domínios socioeconómico e ambiental) a assunção do acervo comunitário nesses países deverá progredir mais rapidamente.

Como as melhorias previstas em matéria de infra-estruturas deverão estar concluídas entre 2010 e 2015, importa que a conformidade com as normas comunitárias seja alcançada muito antes, tendo em vista os trabalhos que deverão ser iniciados a montante.

2.9. O CES tem realçado continuamente que o êxito de uma política pan-europeia de transportes dependerá sempre da contribuição dos parceiros sociais para a realização e estabilização da necessária modificação estrutural — sobretudo na Europa Central e Oriental.

Esta exigência central por parte do CES encontrou eco na Declaração de Helsínquia ao consagrar a «Consulta dos grupos socioeconómicos» como um dos dez princípios de base da futura cooperação pan-europeia em matéria de transportes.

O conceito de «parceria de redes de transporte» pode ser visto como uma boa base para a concretização do referido princípio. A comunicação da Comissão refere também esta pretensão, não a tendo, contudo, suficientemente em conta.

3. Observações na especialidade

3.1. *Corredores e zonas pan-europeus de transporte*

3.1.1. Como o quadro de acção política ultrapassa as fronteiras da UE, a Comissão salienta com toda a razão a necessidade de uma cooperação com a Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas e com a Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (CEMT). Os subgrupos regionais, cuja actividade se desenrola no âmbito do grupo de trabalho «Transportes» do G24, serão também importantes, sobretudo no domínio das instituições financeiras internacionais.

3.1.2. Do ponto de vista do CES, as premissas da viabilidade económica dos projectos de construção e de um rendimento mínimo de 10 % constantes da comunicação não parecem estar em consonância com a Decisão (CE) n.º 1692/96 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho de 1996, sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes (RTE).

Esta Decisão fixa, sobretudo, as condições sociais e de segurança, prevendo também um contributo para o reforço da coesão económica e social, mas não inclui, lamentavelmente, qualquer objectivo em matéria de política do mercado de trabalho.

No caso de um acto jurídico vinculativo vir a ser adoptado a nível pan-europeu, os referidos objectivos da UE deverão também ser aplicados em toda a Europa. Neste contexto, há que prestar especial atenção às regiões insulares e periféricas.

3.1.3. Assim, o CES apoia igualmente a Comissão no seu empenho em incrementar o transporte por via marítima no Mediterrâneo e chegar, a longo prazo, a um conceito geral quanto ao planeamento de uma infra-estrutura de transportes eficaz nesta região e nos Estados ribeirinhos.

3.1.4. Se importa aplicar aqui o princípio de subsidiariedade, há, no entanto, que assegurar que os cidadãos interessados sejam abertamente informados e consultados quando da avaliação das redes de transportes. Neste contexto, o CES sublinha novamente a importância da consulta dos grupos socioeconómicos, que deveriam participar desde as fases iniciais de discussão e planificação.

3.1.5. O critério de «multimodalidade» não está bem definido na comunicação da Comissão. Será necessário, para o efeito, desenvolver infra-estruturas paralelas para diferentes modos de transporte? Ou a passagem de um modo de transporte para outro far-se-á unicamente por meio de plataformas adequadas?

As infra-estruturas de transportes têm longa duração e são muito caras. Além disso, agridem permanentemente a natureza e são cada vez menos bem aceites pelas populações. Há que evitar a todo o custo a duplicação de investimentos em infra-estruturas paralelas. O CES advoga, por conseguinte, uma maior intermodalidade e mais transporte intermodal de mercadorias⁽¹⁾.

3.2. *Alargamento do conceito de RTE*⁽²⁾

3.2.1. É de saudar a abordagem defendida pela Comissão. Tal como com a rede de transportes transeuropeia comunitária, também aqui a questão principal reside no financiamento. Se já a nível dos países da UE é difícil assegurar o financiamento do conceito de RTE, nos países candidatos à adesão as dificuldades financeiras assumem proporções ainda muito maiores.

A Comissão reconheceu esta situação e, em 29 de Maio de 1997, publicou, sobre a matéria, uma comunicação relativa às parcerias sector público/sector privado no

⁽¹⁾ Ver, a este respeito, o parecer do CES de 29.10.1997 sobre a «Comunicação da Comissão ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões: Intermodalidade e transporte intermodal de mercadorias na União Europeia — Uma lógica de sistemas para o transporte de mercadorias/Estratégias e acções para promover a eficácia, os serviços e o desenvolvimento duradouro» (COM(97) 243 final) (JO nº C 19 de 31.1.1998, p. 1.).

⁽²⁾ Decisão nº 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de Julho de 1996 sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes (JO nº L 228 de 9.9.1996, p. 1). Parecer do CES: JO nº C 397 de 31.12.1994, p. 23.

contexto dos projectos da rede transeuropeia de transportes⁽³⁾. O CES emitiu, em 25 de Fevereiro de 1998, um parecer positivo sobre o assunto.

3.2.2. As redes para e através de países terceiros, bem como os «pontos de interconexão» no sector dos transportes intermodais são de interesse mútuo, devendo ser tratados com prioridade. Para o efeito, os países candidatos deveriam usufruir de uma situação de privilégio. Esta integração na planificação da RTE-Transportes não facilitará certamente a organização global da UE e agravará ainda mais a questão do financiamento.

Tendo em conta os diferentes processos de planificação (corredores, zonas, TINA e RTE), o CES apela a uma coordenação mais estreita tanto a nível da planificação como da realização dos vários projectos.

Além disso, o CES solicita um financiamento mais generoso para os projectos de infra-estruturas seleccionados mediante a concessão de subsídios comunitários sob a condição de que as normas técnicas e de construção sejam o mais harmonizadas possível.

3.3. *Conceito em matéria de tecnologia dos transportes*

3.3.1. No interesse de uma utilização (económica e ecológica) optimizada das redes de transportes europeias deve ser assegurada a interoperabilidade das redes. Só então será possível a todos os modos de transporte — tanto de passageiros como de mercadorias, incluindo o transporte intermodal de mercadorias — utilizar plenamente e sem entraves ou atrasos as infra-estruturas existentes ou planeadas.

A interoperabilidade comporta componentes técnicos (nomeadamente, normas e padrões) e aspectos legislativos e regulamentares. Importa estabelecer uma relação entre estes dois elementos da interoperabilidade de modo a procurar sintonizá-los entre si.

3.3.2. Só mediante redes interoperáveis é que as diferentes empresas de transporte poderão prestar serviços diversos em condições seguras e económicas. A interoperabilidade e o acesso livre e não discriminatório a todas as infra-estruturas de transporte constituem, por isso, as primeiras prioridades das orientações relativas à RTE-Transportes (rede transeuropeia de transportes)

3.4. *Utilização inteligente e investigação no domínio dos transportes*

3.4.1. Como a interconexão dos sistemas telemáticos no transporte intermodal, ou seja, abrangendo todos os meios de transporte, não está ainda suficientemente desenvolvida a nível pan-europeu⁽⁴⁾, o CES insta a

⁽³⁾ Comunicação da Comissão ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões relativa às parcerias sector público/sector privado no contexto dos projectos da rede transeuropeia de transportes (COM(97) 453 final).

⁽⁴⁾ Parecer de iniciativa do CES sobre a «A aplicação de sistemas telemáticos de transporte intermodal no contexto pan-europeu» (JO nº C 66 de 3.3.1997, p. 27).

Comissão a dar mais atenção a este aspecto no plano de acção constante da comunicação em apreço (vide ponto 1.2 acima referido).

A telemática permitiria organizar e escoar os fluxos de tráfego mais racionalmente, sem descuar o factor humano enquanto tal e enquanto mão-de-obra.

3.4.2. É evidente que se deverá utilizar os conceitos existentes e mesmo continuar a promovê-los. Resta, no entanto, a dúvida sobre se a simples transferência das tecnologias dos Estados-Membros da UE para os países vizinhos e, mais ainda, a sua comercialização nesses países constituiria uma boa solução.

Se o emprego das tecnologias da UE causar dificuldades a estes países, convém analisar antecipadamente até que ponto o mesmo é recomendável.

3.4.3. Na direcção certa aponta a este respeito o relatório da Direcção-Geral VII (Transportes) para a Conferência Transeuropeia de Transportes de Helsínquia relativo à «Utilização inteligente dos sistemas de transportes» (SEC(97) 1227 no ponto 2.2 sobre investigação e desenvolvimento tecnológico). Nesse documento as preocupações da DG VII incidem sobre a forma de melhorar a qualidade dos serviços europeus de transporte, incluindo a intermodalidade.

3.5. *Desenvolvimento de uma parceria europeia de redes de transporte*

3.5.1. Atendendo a que os projectos afectam tanto os parlamentos, governos e instituições como o sector privado, é especialmente importante que eles se possam apoiar num quadro regulamentar e organizativo.

Como, recentemente, a tónica tem recaído cada vez mais na coordenação local, deverão ser envidados todos os esforços no sentido de implicar na parceria, para além das autoridades nacionais competentes, também as autoridades regionais em colaboração com os grupos socioeconómicos interessados.

Para o efeito, salienta o CES, mais uma vez, a importância do desenvolvimento de mecanismos de consulta que possibilitem o diálogo com os parceiros sociais.

3.5.2. Quanto à aplicação da Directiva 93/38/CEE do Conselho, de 14 de Junho de 1993, relativa à coordenação dos processos de celebração de contratos nas regiões e países em causa, o CES considera que deveria ser criado um quadro regulamentar adequado a esses países, única forma de evitar que as empresas comunitárias com maior «know-how» tenham a exclusividade dos grandes contratos públicos. Nesta perspec-

tiva, dever-se-ia, no entanto, continuar a assegurar o cumprimento das respectivas normas de segurança.

4. Observações finais

4.1. *Diálogo estruturado no âmbito de uma política pan-europeia de cooperação entre as redes de transporte*

4.1.1. No seu parecer de iniciativa ⁽¹⁾ para a Conferência de Helsínquia, o CES tratou exaustivamente a questão da possível criação de mecanismos de consulta no âmbito de uma política de cooperação pan-europeia em matéria de redes de transporte. Para a criação de estruturas do diálogo entre os grupos socioeconómicos interessados, não é essencial que haja uma estrutura acabada. É concebível funcionar com formas diversas e também de maneira limitada no tempo e circunscrita por temas, desde que fique devidamente garantido o seu carácter vinculativo.

4.1.2. Para a aplicação de uma política pan-europeia de redes de transporte em relação a cada corredor ou para a formulação do conceito de zona circundante foram criados comités de gestão («steering committees»), nos quais têm assento apenas representantes dos governos e das administrações.

Por que razão os grupos socioeconómicos não estão aí representados? Não seria oportuno aproveitar os conhecimentos de transportadores profissionais competentes, sindicalistas e utentes dos transportes?

O CES conclui que é em órgãos consultivos complementares que tal deverá ser feito. Deste modo, poder-se-ia aprofundar mais a discussão, que não ficaria limitada à esfera governamental, mas abrir-se-ia aos grupos socioeconómicos.

4.2. *Melhor orientação da vontade política*

4.2.1. O CES entende que a comunicação em apreço constituiu uma primeira tentativa da Comissão para tratar os diferentes aspectos e introduzir a consulta a todos os interessados. O CES felicita a Comissão, mais uma vez, por esta iniciativa.

4.2.2. No entanto, para o reforço e melhor coordenação da vontade política é necessário que a Comissão apresente uma nova comunicação, que deveria incluir um inventário da Conferência de Helsínquia e tratar as conclusões dos vários grupos de trabalho e da Assembleia Plenária da Conferência.

⁽¹⁾ Parecer de iniciativa do CES sobre «A Conferência Paneuropeia de Transportes e o diálogo social — de Creta a Helsínquia» (JO nº C 204 de 15.7.1996, p. 96).

Bruxelas, 26 de Fevereiro de 1998.

O Presidente
do Comité Económico e Social
Tom JENKINS