



PARLAMENTO EUROPEU

2009 - 2014

---

*Comissão dos Transportes e do Turismo*

---

**2013/0157(COD)**

4.12.2013

# **ALTERAÇÕES**

## **85 - 299**

**Projeto de relatório**  
**Knut Fleckenstein**  
(PE521.596v01-00)

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um quadro normativo para o acesso ao mercado dos serviços portuários e a transparência financeira dos portos

Proposta de regulamento  
(COM(2013)0296 – C7-0144/2013 – 2013/0157(COD))

AM\1012660PT.doc

PE523.043v02-00

**PT**

*Unida na diversidade*

**PT**



**Alteração 85**  
**Sabine Wils, Keith Taylor**

**Proposta de regulamento**

–

*Proposta de rejeição*

***O Parlamento Europeu rejeita a proposta da Comissão.***

Or. de

*Justificação*

*O presente regulamento é completamente desnecessário. No estudo Portius, 80 % dos inquiridos pronunciaram-se satisfeitos com o acesso ao mercado dos serviços portuários. A Comissão Europeia esforça-se por prosseguir com os pacotes portuários I e II, a fim de, entre outros aspetos, restringir os direitos dos trabalhadores e liberalizar as normas sociais. A proposta inclui referências à diretiva relativa às concessões, que, no entanto, ainda não foi adotada e cuja redação é desconhecida. Além disso, a proposta constitui uma grave violação do princípio da subsidiariedade.*

**Alteração 86**  
**Ślawomir Nitras, Artur Zasada, Jarosław Leszek Wałęsa**

**Proposta de regulamento**

–

*Proposta de rejeição*

***O Parlamento Europeu rejeita a proposta da Comissão.***

Or. pl

**Alteração 87**  
**Philip Bradbourn**

## Proposta de regulamento

—

### *Proposta de rejeição*

***O Parlamento Europeu rejeita a proposta da Comissão.***

Or. en

## **Alteração 88** **Karim Zéribi**

### **Proposta de regulamento**

#### **Título 1**

Proposta de regulamento

Título

#### *Texto da Comissão*

Proposta de

**REGULAMENTO** DO PARLAMENTO  
EUROPEU E DO CONSELHO

que estabelece um quadro normativo para o  
acesso ao mercado dos serviços portuários  
e a transparência financeira dos portos

(Texto relevante para efeitos do EEE)

#### *Alteração*

Proposta de

**DIRETIVA** DO PARLAMENTO  
EUROPEU E DO CONSELHO

que estabelece um quadro normativo para o  
acesso ao mercado dos serviços portuários  
e a transparência financeira dos portos

(Texto relevante para efeitos do EEE)

Or. fr

#### *Justificação*

*Devido à disparidade económica dos portos da Europa, é necessário permitir uma certa flexibilidade na abordagem europeia face aos portos da RTE-T. Nesse sentido, uma diretiva parece mais adequada do que um regulamento.*

*Esta modificação aplica-se à integralidade do texto legislativo em apreço; a sua aprovação impõe adaptações técnicas em todo o texto.*

## **Alteração 89** **Philip Bradbourn**

**Proposta de regulamento**  
**Título 1**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

Proposta de

**REGULAMENTO** DO PARLAMENTO  
EUROPEU E DO CONSELHO

que estabelece um quadro normativo para o  
acesso ao mercado dos serviços portuários  
e a transparência financeira dos portos

(Texto relevante para efeitos do EEE)

Proposta de

**DIRETIVA** DO PARLAMENTO  
EUROPEU E DO CONSELHO

que estabelece um quadro normativo para o  
acesso ao mercado dos serviços portuários  
e a transparência financeira dos portos

(Texto relevante para efeitos do EEE)

Or. en

*Justificação*

*Esta alteração aplica-se à totalidade do texto legislativo em causa, sendo que a sua adoção impõe adaptações técnicas em todo o texto.*

**Alteração 90**  
**Peter van Dalen**

**Proposta de regulamento**  
**Título 1**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

Proposta de

**REGULAMENTO** DO PARLAMENTO  
EUROPEU E DO CONSELHO

que estabelece um quadro normativo para o  
acesso ao mercado dos serviços portuários  
e a transparência financeira dos portos

(Texto relevante para efeitos do EEE)

Proposta de

**DIRETIVA** DO PARLAMENTO  
EUROPEU E DO CONSELHO

que estabelece um quadro normativo para o  
acesso ao mercado dos serviços portuários  
e a transparência financeira dos portos

(Texto relevante para efeitos do EEE)

Or. nl

*Justificação*

*Esta modificação aplica-se à integralidade do texto legislativo em apreço; a sua aprovação impõe adaptações técnicas em todo o texto.*

**Alteração 91**  
**Antonio Cancian**

**Proposta de regulamento**  
**Título 1**

*Texto da Comissão*

Proposta de  
**REGULAMENTO** DO PARLAMENTO  
EUROPEU E DO CONSELHO  
que estabelece um quadro normativo para o  
acesso ao mercado dos serviços portuários  
e a transparência financeira dos portos  
(Texto relevante para efeitos do EEE)

*Alteração*

Proposta de  
**DIRETIVA** DO PARLAMENTO  
EUROPEU E DO CONSELHO  
que estabelece um quadro normativo para o  
acesso ao mercado dos serviços portuários  
e a transparência financeira dos portos  
(Texto relevante para efeitos do EEE)

Or. it

*Justificação*

*Esta modificação aplica-se à integralidade do texto legislativo em apreço; a sua aprovação impõe adaptações técnicas em todo o texto.*

**Alteração 92**  
**Sabine Wils**

**Proposta de regulamento**  
**Título 1**

*Texto da Comissão*

Proposta de  
**REGULAMENTO** DO PARLAMENTO  
EUROPEU E DO CONSELHO  
que estabelece um quadro normativo para o  
acesso ao mercado dos serviços portuários  
e a transparência financeira dos portos  
(Texto relevante para efeitos do EEE)

*Alteração*

Proposta de  
**DIRETIVA** DO PARLAMENTO  
EUROPEU E DO CONSELHO  
que estabelece um quadro normativo para o  
acesso ao mercado dos serviços portuários  
e a transparência financeira dos portos  
(Texto relevante para efeitos do EEE)

Or. de

## Justificação

*Se a maioria dos membros da Comissão dos Transportes e do plenário considerar a nova regulamentação necessária neste momento, o regulamento não constitui o instrumento legislativo mais adequado para ter em consideração a diversidade de condições existentes nos portos marítimos europeus, A diretiva seria o instrumento mais indicado para satisfazer a diversidade de condições nacionais.*

*A presente alteração aplica-se à integralidade do texto. A sua adoção impõe adaptações técnicas em todo o texto.*

### **Alteração 93** **Karim Zéribi**

#### **Proposta de regulamento** **Considerando 1**

##### *Texto da Comissão*

*(1) A plena integração dos portos em cadeias logísticas e de transporte sem descontinuidades é necessária para o crescimento e para a utilização e funcionamento mais eficientes da rede transeuropeia de transportes e do mercado interno. Ela exige serviços portuários modernos que contribuam para a utilização eficiente dos portos e para um clima favorável ao investimento que possibilite o desenvolvimento portuário em sintonia com as necessidades logísticas e de transporte atuais e futuras.*

##### *Alteração*

*(1) Os serviços portuários modernos devem contribuir para uma maior eficiência dos portos, para um clima favorável que permita desenvolver os investimentos portuários em sintonia com as necessidades atuais e futuras em matéria de transportes e de logística e uma melhor interconexão com as redes transeuropeias de transporte ferroviário. Um quadro financeiro que vise a transparência financeira deve servir de base ao acréscimo da cooperação e da coordenação transfronteiras entre os portos em termos de planeamento das capacidades de infraestrutura e de gestão.*

Or. fr

### **Alteração 94** **Sabine Wils**

#### **Proposta de regulamento** **Considerando 1**

*Texto da Comissão*

(1) A plena integração dos portos em cadeias logísticas e de transporte sem descontinuidades é necessária para o crescimento e para a utilização e funcionamento mais eficientes da rede transeuropeia de transportes **e do mercado interno**. Ela exige serviços portuários modernos que contribuam para a utilização eficiente dos portos e para um clima favorável ao investimento que possibilite o desenvolvimento portuário em sintonia com as necessidades logísticas e de transporte atuais e futuras.

*Alteração*

(1) A plena integração dos portos em cadeias logísticas e de transporte sem descontinuidades é necessária para o crescimento e para a utilização e funcionamento mais eficientes da rede transeuropeia de transportes. Ela exige serviços portuários modernos que contribuam para a utilização eficiente dos portos e para um clima favorável ao investimento que possibilite o desenvolvimento portuário em sintonia com as necessidades logísticas e de transporte atuais e futuras.

***As normas sociais dos trabalhadores dos portos marítimos europeus serão integralmente mantidas e não serão postas em causa pelo presente regulamento. Do mesmo modo, o direito à greve não poderá ficar afetado pelo presente regulamento.***

Or. de

*Justificação*

*A Comissão Europeia afirma que existem, atualmente, 110 000 trabalhadores portuários, que asseguram o bom funcionamento dos portos marítimos europeus. Os pacotes portuários I e II procuram deteriorar as normas sociais e as condições laborais dos trabalhadores. A presente proposta contém ainda disposições destinadas à restrição do direito à greve. Importa, por conseguinte, acrescentar o aditamento proposto ao considerando 1.*

**Alteração 95**  
**Philip Bradbourn**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 1-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(1-A) É essencial que a complexidade dos procedimentos administrativos de desalfandegamento seja tratada, tendo em***

***conta que representa um grave obstáculo à competitividade do transporte marítimo de curta distância.***

Or. en

*Justificação*

*Tal como acontece na Diretiva [contratos de concessão], afigura-se conveniente fazer referência a este protocolo.*

**Alteração 96**  
**Georges Bach**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 1-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(1-A) A fim de abordar os desafios enfrentados pelo setor dos transportes marítimos, é essencial que as ações de melhoria dos procedimentos administrativos e aduaneiros nos portos previstas na Comunicação da Comissão intitulada «Portos: um motor para o crescimento» sejam aplicadas a par do presente regulamento. A complexidade dos procedimentos administrativos de desalfandegamento, que resulta em atrasos nos portos, representa um grave obstáculo à competitividade do transporte marítimo de curta distância e à eficiência dos portos da União.***

Or. en

**Alteração 97**  
**Karim Zéribi**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 1-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(1-A) O protocolo n.º 26 relativo aos serviços de interesse geral, mais particularmente o seu artigo 2.º, prevê que as disposições dos tratados não afetem de forma alguma a competência dos Estados-Membros de prestar, mandar executar e organizar serviços não económicos de interesse geral.***

Or. fr

*Justificação*

*Tal como acontece na diretiva relativa às concessões, parece conveniente fazer referência a este protocolo.*

**Alteração 98  
Karim Zéribi**

**Proposta de regulamento  
Considerando 1-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(1-B) A Comissão deve propor um conceito transeuropeu no âmbito das «autoestradas do mar» com vista a poder desenvolver os portos nas regiões transfronteiras, nomeadamente no Mediterrâneo, no Mar Negro, na costa do Atlântico e no Mar Báltico, a fim de implementar serviços portuários adequados em termos de distância dos fluxos de mercadorias entre o porto de partida e o porto de chegada, contribuindo assim para a redução da poluição e do ruído dos transportes terrestres.***

Or. fr

**Alteração 99**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 1-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(1-A) Os portos podem contribuir para a competitividade a longo prazo das indústrias europeias nos mercados mundiais e, ao mesmo tempo, gerar valor acrescentado e empregos em todas as regiões costeiras da UE. A fim de abordar os desafios enfrentados pelo setor dos transportes marítimos, tais como as ineficiências em cadeias logísticas e de transportes sustentáveis, é essencial que as ações previstas na Comunicação da Comissão intitulada «Portos: um motor para o crescimento» sejam aplicadas a par do presente regulamento. A complexidade dos procedimentos administrativos de desalfandegamento, que resulta em atrasos nos portos, representa um grave obstáculo à competitividade do transporte marítimo de curta distância e à eficiência dos portos da União.***

Or. en

**Alteração 100**  
**Inés Ayala Sender**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 1-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(1-A) Um nível elevado de procedimentos de procedimentos aduaneiros simplificados pode representar uma grande vantagem económica para um porto em termos de competitividade. A fim de evitar a concorrência desleal dos***

*portos e reduzir as formalidades aduaneiras suscetíveis de prejudicar gravemente os interesses financeiros da União, as autoridades portuárias devem incluir uma abordagem correta e efetiva baseada no risco que obste à distorção da concorrência. Estes procedimentos devem ser efetivamente controlados pela Comissão e pelos Estados-Membros e que a Comissão deve apurar a necessidade de tomar medidas adequadas para lutar contra a concorrência desleal.*

Or. en

**Alteração 101**  
**Philip Bradbourn**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 1-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(1-B) Apesar de uma maior transparência financeira ser vital para os portos beneficiários de financiamento público, existe um limite para o nível de transparência necessário aos portos beneficiários de financiamento privado, dado que estes já estão abrangidos pelas regras de concorrência da UE.*

Or. en

**Alteração 102**  
**Philip Bradbourn**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 1-C (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(1-C) Os administradores portuários devem organizar um diálogo com os*

*clientes, e deste modo, não haverá necessidade de um órgão independente de supervisão, o qual corre o risco de ser excessivamente burocrático.*

Or. en

**Alteração 103**  
**Sabine Wils**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 2**

*Texto da Comissão*

(2) Na comunicação intitulada «Ato para o Mercado Único II – Juntos para um novo crescimento»<sup>6</sup>, a Comissão recordou que a atratividade do transporte marítimo depende da disponibilidade, eficiência e fiabilidade dos serviços portuários e que era necessário abordar as questões respeitantes à transparência do financiamento público e das taxas portuárias, à simplificação administrativa e *à análise das restrições à prestação de serviços portuários.*

---

<sup>6</sup> COM(2012) 573 final de 3.10.2012.

*Alteração*

(2) Na comunicação intitulada «Ato para o Mercado Único II – Juntos para um novo crescimento»<sup>6</sup>, a Comissão recordou que a atratividade do transporte marítimo depende da disponibilidade, eficiência e fiabilidade dos serviços portuários e que era necessário abordar as questões respeitantes à transparência do financiamento público e das taxas portuárias, à simplificação administrativa.

---

<sup>6</sup> COM(2012) 573 final de 3.10.2012.

Or. de

**Alteração 104**  
**Philip Bradbourn**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 3**

*Texto da Comissão*

(3) A facilitação do acesso ao mercado dos serviços portuários ao nível da União e a promoção da transparência financeira e da

*Alteração*

(3) A facilitação do acesso ao mercado dos serviços portuários ao nível da União e a promoção da transparência financeira e da

autonomia dos portos marítimos melhorarão a qualidade e a eficiência do serviço prestado aos utentes e contribuirão para um clima mais favorável ao investimento nos portos, ajudando, assim, a reduzir os custos para os utilizadores dos transportes e a promover o transporte marítimo de curta distância, bem como uma melhor articulação do transporte marítimo com o ferroviário, fluvial e rodoviário.

autonomia dos portos marítimos **beneficiários de financiamento público** melhorarão a qualidade e a eficiência do serviço prestado aos utentes e contribuirão para um clima mais favorável ao investimento nos portos, ajudando, assim, a reduzir os custos para os utilizadores dos transportes e a promover o transporte marítimo de curta distância, bem como uma melhor articulação do transporte marítimo com o ferroviário, fluvial e rodoviário.

Or. en

## **Alteração 105** **Dominique Vlasto**

### **Proposta de regulamento** **Considerando 3**

#### *Texto da Comissão*

(3) A facilitação do acesso ao mercado dos serviços portuários ao nível da União e a promoção da transparência financeira e da autonomia dos portos marítimos melhorarão a qualidade e a eficiência do serviço prestado aos utentes e contribuirão para um clima mais favorável ao investimento nos portos, ajudando, assim, a reduzir os custos para os utilizadores dos transportes e a promover o transporte marítimo de curta distância, bem como uma melhor articulação do transporte marítimo com o ferroviário, fluvial e rodoviário.

#### *Alteração*

(3) A facilitação do acesso ao mercado dos serviços portuários ao nível da União e a promoção da transparência financeira e da autonomia dos portos marítimos melhorarão a qualidade e a eficiência do serviço prestado aos utentes e contribuirão para um clima mais favorável ao investimento nos portos, ajudando, assim, a reduzir os custos para os utilizadores dos transportes e a promover o transporte marítimo de curta distância, bem como uma melhor articulação do transporte marítimo com o ferroviário, fluvial e rodoviário. ***Além disso, estas medidas permitem eliminar barreiras persistentes ao transporte marítimo intracomunitário, que constituem obstáculos à criação de um verdadeiro mercado interno do transporte marítimo.***

Or. fr

## *Justificação*

*O objetivo de fazer surgir um verdadeiro mercado interno ao nível do transporte marítimo depara-se com os muitos obstáculos que persistem nos trajetos marítimos intracomunitários. Eliminar essas barreiras alfandegárias, administrativas e técnicas deve ser um dos objetivos prioritários da Comissão, que, caso não o consiga, poderá pôr em causa a sua estratégia.*

### **Alteração 106**

**Luis de Grandes Pascual**

#### **Proposta de regulamento**

##### **Considerando 3**

###### *Texto da Comissão*

(3) A facilitação do acesso ao mercado dos serviços portuários ao nível da União e a promoção da transparência financeira **e da autonomia** dos portos marítimos melhorarão a qualidade e a eficiência do serviço prestado aos utentes e contribuirão para um clima mais favorável ao investimento nos portos, ajudando, assim, a reduzir os custos para os utilizadores dos transportes e a promover o transporte marítimo de curta distância, bem como uma melhor articulação do transporte marítimo com o ferroviário, fluvial e rodoviário.

###### *Alteração*

(3) A facilitação do acesso ao mercado dos serviços portuários ao nível da União e a promoção da transparência financeira dos portos marítimos melhorarão a qualidade e a eficiência do serviço prestado aos utentes e contribuirão para um clima mais favorável ao investimento nos portos, ajudando, assim, a reduzir os custos para os utilizadores dos transportes e a promover o transporte marítimo de curta distância, bem como uma melhor articulação do transporte marítimo com o ferroviário, fluvial e rodoviário.

Or. es

### **Alteração 107**

**Mara Bizzotto**

#### **Proposta de regulamento**

##### **Considerando 3-A (novo)**

###### *Texto da Comissão*

###### *Alteração*

***(3-A) Em prol de uma maior transparência financeira, garantida por uma melhor conjugação dos mecanismos de receção de fundos e das despesas, a***

*administração do porto deve ter à sua disposição recursos próprios, determinados com base no volume de tráfego produzido nesse porto. Os recursos próprios são considerados uma parcela das receitas fiscais geradas pelas atividades de tráfego comercial realizadas no porto, além das receitas típicas das práticas portuárias. Essa disposição reforça o princípio europeu da subsidiariedade, reduzindo igualmente a distribuição de recursos governamentais que, por vezes, podem ser considerados auxílios estatais.*

Or. it

**Alteração 108**  
**Luis de Grandes Pascual**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 4**

*Texto da Comissão*

(4) O grosso do tráfego marítimo da União transita pelos portos marítimos da rede transeuropeia de transportes. A fim de atingir o seu objetivo de forma proporcional e sem impor encargos desnecessários a outros portos, o presente regulamento deve aplicar-se aos portos da rede transeuropeia de transportes, cada um dos quais desempenha um papel significativo no sistema europeu de transportes, quer por movimentarem mais de 0,1 % do tráfego total de mercadorias da UE ou do número total de passageiros, quer por melhorarem a acessibilidade regional das zonas insulares ou periféricas, sem prejuízo, porém, da possibilidade de os Estados-Membros decidirem aplicá-lo também a outros portos. ***Os serviços de pilotagem em alto mar não afetam diretamente a eficiência do porto, uma vez que não são utilizados para a entrada ou***

*Alteração*

(4) O grosso do tráfego marítimo da União transita pelos portos marítimos da rede transeuropeia de transportes. A fim de atingir o seu objetivo de forma proporcional e sem impor encargos desnecessários a outros portos, o presente regulamento deve aplicar-se aos portos da rede transeuropeia de transportes, cada um dos quais desempenha um papel significativo no sistema europeu de transportes, quer por movimentarem mais de 0,1 % do tráfego total de mercadorias da UE ou do número total de passageiros, quer por melhorarem a acessibilidade regional das zonas insulares ou periféricas, sem prejuízo, porém, da possibilidade de os Estados-Membros decidirem aplicá-lo também a outros portos.

*saída direta dos navios, pelo que não é necessário incluí-los no presente regulamento.*

Or. es

**Alteração 109**  
**Philip Bradbourn, Jacqueline Foster**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 4**

*Texto da Comissão*

(4) O grosso do tráfego marítimo da União transita pelos portos marítimos da rede transeuropeia de transportes. A fim de atingir o seu objetivo de forma proporcional e sem impor encargos desnecessários a outros portos, o presente regulamento deve aplicar-se aos portos da rede transeuropeia de transportes, cada um dos quais desempenha um papel significativo no sistema europeu de transportes, quer por movimentarem mais de 0,1 % do tráfego total de mercadorias da UE ou do número total de passageiros, quer por melhorarem a acessibilidade regional das zonas insulares ou periféricas, sem prejuízo, porém, da possibilidade de os Estados-Membros decidirem aplicá-lo também a outros portos. Os serviços de pilotagem em alto mar não afetam diretamente a eficiência do porto, uma vez que não são utilizados para a entrada ou saída direta dos navios, pelo que não é necessário incluí-los no presente regulamento.

*Alteração*

(4) O grosso do tráfego marítimo da União transita pelos portos marítimos da rede transeuropeia de transportes. A fim de atingir o seu objetivo de forma proporcional e sem impor encargos desnecessários a outros portos, o presente regulamento deve aplicar-se ***apenas*** aos portos ***marítimos*** da rede transeuropeia de transportes, cada um dos quais desempenha um papel significativo no sistema europeu de transportes, quer por movimentarem mais de 0,1 % do tráfego total de mercadorias da UE ou do número total de passageiros, quer por melhorarem a acessibilidade regional das zonas insulares ou periféricas, sem prejuízo, porém, da possibilidade de os Estados-Membros decidirem aplicá-lo também a outros portos. ***Esta aplicação deve ser limitada, quando adequado, aos portos marítimos que beneficiam de subvenções públicas significativas.*** Os serviços de pilotagem em alto mar não afetam diretamente a eficiência do porto, uma vez que não são utilizados para a entrada ou saída direta dos navios, pelo que não é necessário incluí-los no presente regulamento.

Or. en

## *Justificação*

*Quando os portos competem num mercado livre sem dependerem de subvenções, as pressões competitivas são suficientes para garantir que os serviços intraportuários são adquiridos de forma eficiente e que as taxas imputadas aos clientes são estipuladas numa base comercial competitiva, sujeitas às salvaguardas do direito da concorrência normal.*

### **Alteração 110 Dominique Vlasto**

#### **Proposta de regulamento Considerando 4-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(4-A) A natureza específica da organização e das funções exercidas pelas administrações portuárias, bem como a extrema diversidade dos portos europeus, impossibilitam e tornam pouco pertinente qualquer tentativa de uniformização a nível comunitário. Nesse sentido, é fundamental reconhecer a competência dos Estados-Membros para definir o modo de gestão dos respetivos portos, tendo devidamente em conta as especificidades e as características de cada um deles e das legislações nacionais em vigor, sem que tal constitua um obstáculo no que toca a respeitar as regras do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia em matéria de respeito pela concorrência e transparência financeira.***

Or. fr

## *Justificação*

*O carácter questionável da escolha de um regulamento, tendo em conta as muitas disparidades em termos de situações geográficas, tipologias dos portos e legislações nacionais, impõe que se lembre que o princípio da gestão dos portos é atualmente, e deve continuar a ser no futuro, da competência dos Estados-Membros. Esta competência nacional, indispensável para ter em conta as especificidades locais, não é encarada como um obstáculo relativamente às regras da concorrência e da transparência dos Tratados.*

**Alteração 111**  
**Carlo Fidanza**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 5-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(5-A) Os serviços de pilotagem, reboque e amarração constituem uma parte essencial das medidas que asseguram o trânsito seguro, a manobra e a presença de navios nos portos, tendo em conta o interesse dos utentes dos serviços, da comunidade portuária e de toda a comunidade local. Estes serviços são mais bem identificados enquanto serviços técnico-náuticos, tendo em comum o facto de assegurarem recursos humanos profissionais e equipamentos adequados à disposição dos utentes com as melhores condições económicas. A autoridade competente deve garantir, em especial, a navegação segura e a amarração dos navios no porto e uma infraestrutura de defesa em caso de necessidade e/ou emergência.*

Or. en

**Alteração 112**  
**Karim Zéribi**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 5-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(5-A) Os serviços de pilotagem, de pilotagem da barra e de reboque são serviços técnico-náuticos que apresentam características de serviço público, tais como a universalidade e a continuidade do serviço, a regulamentação e a*

*supervisão por parte de uma autoridade pública, bem como a satisfação de exigências de interesse público, como a segurança marítima e a proteção do ambiente. Estas características justificam que alguns Estados-Membros criem um quadro jurídico específico que abranja os prestadores destes serviços e excluam estes últimos do âmbito de aplicação do capítulo II da presente diretiva.*

Or. fr

#### *Justificação*

*A diretiva deve ter em consideração as especificidades dos serviços de pilotagem, de reboque e de pilotagem da barra, nomeadamente a sua ligação estreita com a segurança marítima e a proteção do ambiente.*

#### **Alteração 113 Tanja Fajon**

#### **Proposta de regulamento Considerando 5-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(5-A) Todos os prestadores de serviços portuários devem sempre agir no interesse público, em especial no âmbito do presente regulamento.*

Or. en

#### **Alteração 114 Ivo Belet, Marianne Thyssen**

#### **Proposta de regulamento Considerando 5-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(5-A) Nos termos do Protocolo n.º 26*

*relativo ao Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, o presente regulamento não afeta a competência dos Estados-Membros de organizarem os serviços abrangidos pelo mesmo como serviços não económicos de interesse geral.*

Or. nl

**Alteração 115**  
**Karim Zéribi**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 5-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(5-B) Os serviços de pilotagem da barra apresentam características de serviço público, tais como a universalidade e a continuidade do serviço, a regulamentação e a supervisão por parte de uma autoridade pública, bem como a satisfação de exigências de interesse público, como a segurança marítima e a proteção do ambiente. Estas características foram reconhecidas relativamente aos serviços de pilotagem da barra pelo Tribunal de Justiça da UE no seu acórdão de 18 de junho de 1998, *Corsica Ferries France (C-266/96)*;*

Or. fr

*Justificação*

*A diretiva deve ter em consideração as especificidades dos serviços de pilotagem da barra, nomeadamente as suas características de serviço público já reconhecidas pelo TJUE.*

**Alteração 116**  
**Ivo Belet, Marianne Thyssen**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 5-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(5-B) O presente regulamento não afeta os diferentes modelos de administração portuária nos Estados-Membros, desde que as regras de acesso ao mercado e de transparência financeira sejam respeitadas e aplicadas, independentemente da divisão de poderes entre o governo e as administrações portuárias nos Estados-Membros.***

Or. nl

**Alteração 117**  
**Carlo Fidanza**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 5-C (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(5-C) Devido à ligação entre os serviços técnico-náuticos e segurança marítima, proteção e segurança ambiental, a legislação dos Estados Membros pode proporcionar um quadro regulamentar de molde a dirigir e controlar os fornecedores de serviços conexos, coordenar as suas atividades e adotar regras específicas quanto ao acesso transparente e não-discriminatório à profissão, a organização e a oferta de tais serviços;***

Or. en

**Alteração 118**  
**Philippe De Backer**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 6**

*Texto da Comissão*

(6) A autoprestação de serviços, a qual implica que as companhias de navegação e os prestadores de serviços portuários empreguem pessoal da sua escolha e prestem serviços portuários a si próprios, está regulamentada em vários Estados-Membros por motivos de segurança ou sociais. As partes interessadas consultadas pela Comissão aquando da elaboração da sua proposta salientaram que a imposição de uma permissão generalizada da autoprestação de serviços a nível da União exigiria a adoção de normas de segurança e sociais suplementares para evitar os possíveis impactos negativos nestes domínios. Por conseguinte, **afigura-se** adequado **não** regulamentar, por enquanto, esta questão ao nível da União, **deixando que** os Estados-Membros decidam se querem ou não fazê-lo ao nível nacional. Em consequência, o presente regulamento apenas abrange a prestação de serviços portuários contra remuneração.

*Alteração*

(6) A autoprestação de serviços, a qual implica que as companhias de navegação e os prestadores de serviços portuários empreguem pessoal da sua escolha e prestem serviços portuários a si próprios, está regulamentada em vários Estados-Membros por motivos de segurança ou sociais. As partes interessadas consultadas pela Comissão aquando da elaboração da sua proposta salientaram que a imposição de uma permissão generalizada da autoprestação de serviços a nível da União exigiria a adoção de normas de segurança e sociais suplementares para evitar os possíveis impactos negativos nestes domínios. Por conseguinte, **não é** adequado regulamentar esta questão ao nível da União, **devendo-se deixar de momento** que os Estados-Membros decidam se querem ou não fazê-lo ao nível nacional. Em consequência, o presente regulamento apenas abrange a prestação de serviços portuários contra remuneração.

Or. en

**Alteração 119**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 6**

*Texto da Comissão*

(6) A autoprestação de serviços, a qual implica que as companhias de navegação e os prestadores de serviços portuários empreguem pessoal da sua escolha e prestem serviços portuários a si próprios, está regulamentada em vários

*Alteração*

(6) A autoprestação de serviços, a qual implica que as companhias de navegação e os prestadores de serviços portuários empreguem pessoal da sua escolha e prestem serviços portuários a si próprios, está regulamentada em vários

Estados-Membros por motivos de segurança ou sociais. As partes interessadas consultadas pela Comissão aquando da elaboração da sua proposta salientaram que a imposição de uma permissão generalizada da autoprestação de serviços a nível da União exigiria a adoção de normas de segurança e sociais suplementares para evitar os possíveis impactos negativos nestes domínios. Por conseguinte, *afigura-se* adequado *não* regulamentar, por enquanto, esta questão ao nível da União, *deixando* que os Estados-Membros decidam se querem ou não fazê-lo ao nível nacional. *Em consequência, o presente regulamento apenas abrange a prestação de serviços portuários contra remuneração.*

Estados-Membros por motivos de segurança ou sociais. As partes interessadas consultadas pela Comissão aquando da elaboração da sua proposta salientaram que a imposição de uma permissão generalizada da autoprestação de serviços a nível da União exigiria a adoção de normas de segurança e sociais suplementares para evitar os possíveis impactos negativos nestes domínios. Por conseguinte, *não é* adequado regulamentar esta questão ao nível da União, *devendo-se deixar em alternativa* que os Estados-Membros decidam se querem ou não fazê-lo ao nível nacional.

Or. en

## Alteração 120 Dominique Vlasto

### Proposta de regulamento Considerando 6

#### *Texto da Comissão*

(6) A autoprestação de serviços, a qual implica que as companhias de navegação e os prestadores de serviços portuários empreguem pessoal da sua escolha e prestem serviços portuários a si próprios, está regulamentada em vários Estados-Membros por motivos de segurança ou sociais. As partes interessadas consultadas pela Comissão aquando da elaboração da sua proposta salientaram que a imposição de uma permissão generalizada da autoprestação de serviços a nível da União exigiria a adoção de normas de segurança e sociais suplementares para evitar *os possíveis impactos negativos* nestes domínios. Por conseguinte, *afigura-se* adequado não

#### *Alteração*

(6) A autoprestação de serviços, a qual implica que as companhias de navegação e os prestadores de serviços portuários empreguem pessoal da sua escolha e prestem serviços portuários a si próprios, está regulamentada em vários Estados-Membros por motivos de segurança ou sociais. As partes interessadas consultadas pela Comissão aquando da elaboração da sua proposta salientaram que a imposição de uma permissão generalizada da autoprestação de serviços a nível da União exigiria a adoção de normas de segurança e sociais suplementares para evitar *qualquer impacto negativo* nestes domínios. Por conseguinte, *afigura-se* adequado não

regulamentar, *por enquanto*, esta questão ao nível da União, *deixando que os* Estados-Membros decidam se querem ou não fazê-lo ao nível nacional. Em consequência, o presente regulamento apenas abrange a prestação de serviços portuários contra remuneração.

regulamentar esta questão ao nível da União *e reiterar a competência e a responsabilidade dos* Estados-Membros *no que toca a analisarem* se querem ou não fazê-lo ao nível nacional. Em consequência, o presente regulamento apenas abrange a prestação de serviços portuários contra remuneração.

Or. fr

#### *Justificação*

*Trata-se de precisar a redação da versão francesa.*

#### **Alteração 121**

**Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui**

**Proposta de regulamento  
Considerando 6-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(6-A) Nos termos do Protocolo n.º 26 relativo ao Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, as disposições do presente regulamento em nada afetam a competência dos Estados-Membros de prestarem ou organizarem os serviços abrangidos pelo mesmo como serviços não económicos de interesse geral. Por conseguinte, os Estados-Membros e as autoridades competentes conservam a possibilidade de organizarem estas atividades e serviços em linhas económicas ou não económicas.***

Or. nl

#### *Justificação*

*See the agreement reached in the trilogue on the award of concession contracts (quote): "This*

*Directive recognises and reaffirms the right of Member States and public authorities to decide the means of administration they judge to be most appropriate for performing works and providing services. In particular, this Directive should not in any way affect the freedom of Member States and public authorities to perform works or provide services directly to the public (or) to outsource such provision by delegating it to third parties. Member States or public authorities should remain free to define and specify the characteristics of the services to be provided, including any conditions regarding the quality or price of the services, in accordance with Union law, in order to pursue their public policy objectives. It should be recalled that Member States are free to decide, in compliance with the Treaty principles of equal treatment, non-discrimination, transparency and the free movement of persons to organize the provision of services either as services of general economic interest or as non-economic services of general interest or as a mixture thereof. It should equally be recalled that this Directive is without prejudice to the freedom of national, regional and local authorities to define, in conformity with Union law, services of general economic interest, their scope and the characteristics of the service to be provided, including any conditions regarding the quality of the service, in order to pursue its public policy objectives. It should also be without prejudice to the power of national, regional and local authorities to provide, commission and finance services of general economic interest in accordance with Article 14 TFEU and Protocol No 26 annexed to the Treaties. [...] It is appropriate to clarify that non-economic services of general interest should not fall within the scope of this Directive.”*

## **Alteração 122**

**Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui**

### **Proposta de regulamento Considerando 6-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(6-B) O presente regulamento não impõe um modelo específico de administração portuária com a atribuição de um determinado estatuto, papel ou missão à administração portuária. Desde que as regras relativas ao acesso ao mercado e à transparência sejam respeitadas, os modelos existentes de administração portuária estabelecidos nos Estados-Membros podem ser conservados, incluindo os mecanismos que permitem delegar os direitos e as responsabilidades de administração portuária a (outras) autoridades responsáveis pela salvaguarda do interesse público neste sentido.***

*Justificação*

*O regulamento deve apresentar neutralidade no que diz respeito aos diferentes modelos de administração, sejam eles de organização pública ou privada, centralizada ou descentralizada ou com mais ou menos poderes delegados. Em determinados Estados-Membros, as disposições detalhadas do quadro regulamentar encontram-se consagradas em legislação nacional ou regional específica. Esta questão diz respeito não apenas aos organismos de administração como operadores (puramente) comerciais, mas também à administração portuária concentrada no interesse geral e no valor acrescentado para uma região mais abrangente.*

**Alteração 123**  
**Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 6-C (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(6-C) Em alguns modelos de administração portuária, são atribuídos direitos e responsabilidades (específicos) aos organismos de administração portuária, como a autoridade competente. O regulamento aplica-se independentemente de a autoridade competente ser o próprio Estado-Membro ou o organismo de administração portuária autorizado a atuar neste sentido.***

*Justificação*

*No artigo 8º, nº 3, da proposta de regulamento, a Comissão Europeia reconhece a possibilidade de a autoridade competente (mencionada em várias partes do texto) poder ser um organismo de administração do porto, enquanto outros artigos geram confusão a este respeito. Por este motivo, o preâmbulo apresenta uma clarificação explícita.*

**Alteração 124**  
**Carlo Fidanza**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 7**

*Texto da Comissão*

(7) Tendo em vista uma gestão portuária eficiente, segura e ecológica, a administração do porto deve poder exigir que os prestadores de serviços portuários demonstrem cumprir requisitos mínimos para a prestação adequada do serviço. Estes requisitos mínimos deverão **limitar-se a um conjunto de condições** claramente **definidas** e respeitantes às qualificações profissionais dos operadores, incluindo em termos de formação, **e ao equipamento necessário**, e devem ser transparentes, não-discriminatórios, objetivos e relevantes para a prestação do serviço portuário.

*Alteração*

(7) Tendo em vista uma gestão portuária eficiente, segura e ecológica, a administração do porto deve poder exigir que os prestadores de serviços portuários demonstrem cumprir requisitos mínimos para a prestação adequada do serviço. Estes requisitos mínimos deverão **ser** claramente **definidos** e respeitantes, **entre outros**, às qualificações profissionais dos operadores, incluindo em termos de formação, **o equipamento necessário, a disponibilidade do serviço, o cumprimento dos requisitos de segurança marítima ou de segurança do porto e dos seus acessos, instalações e equipamento e de segurança das pessoas, bem como o cumprimento dos requisitos ambientais** e devem ser transparentes, não-discriminatórios, objetivos e relevantes para a prestação do serviço portuário.

Or. en

**Alteração 125**  
**Karim Zéribi**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 7**

*Texto da Comissão*

(7) Tendo em vista uma gestão portuária eficiente, segura e ecológica, a administração do porto deve poder exigir **que os** prestadores de serviços portuários **demonstrem cumprir** requisitos mínimos para a prestação adequada do serviço. Estes requisitos mínimos **deverão limitar-se a um conjunto de condições claramente**

*Alteração*

(7) Tendo em vista uma gestão portuária eficiente, segura e ecológica, a administração do porto deve poder exigir **aos** prestadores de serviços portuários requisitos mínimos para a prestação adequada do serviço. Estes requisitos mínimos **devem incluir, entre outros, as** qualificações profissionais dos operadores,

*definidas e respeitantes às qualificações profissionais dos operadores, incluindo em termos de formação, e ao equipamento necessário, e devem ser transparentes, não-discriminatórios, objetivos e relevantes para a prestação do serviço portuário.*

incluindo em termos de formação, *assim como o respeito pelas convenções coletivas e pelas normas sociais nacionais aplicáveis ao serviço em causa, o equipamento necessário, o respeito pelos requisitos em matéria de segurança marítima, segurança do porto e requisitos ambientais.*

Or. fr

## **Alteração 126** **Sabine Wils**

### **Proposta de regulamento** **Considerando 7**

#### *Texto da Comissão*

(7) Tendo em vista uma gestão portuária eficiente, segura e ecológica, a administração do porto deve poder exigir que os prestadores de serviços portuários demonstrem cumprir requisitos mínimos para a prestação adequada do serviço. Estes requisitos mínimos deverão limitar-se a um conjunto de condições claramente definidas e respeitantes às qualificações profissionais dos operadores, incluindo em termos de formação, e ao equipamento necessário, e devem ser transparentes, não discriminatórios, objetivos e relevantes para a prestação do serviço portuário.

#### *Alteração*

(7) Tendo em vista uma gestão portuária eficiente, segura, *adequada do ponto de vista social* e ecológica, a administração do porto deve poder exigir que os prestadores de serviços portuários, *bem como as empresas subcontratadas*, demonstrem cumprir requisitos mínimos para a prestação adequada do serviço. Estes requisitos mínimos deverão limitar-se a um conjunto de condições claramente definidas e respeitantes às qualificações profissionais dos operadores, incluindo em termos de formação, e ao equipamento necessário, e devem ser transparentes, não discriminatórios, objetivos e relevantes para a prestação do serviço portuário.

*Os prestadores de serviços só podem exercer a sua atividade sob reserva de todas as disposições em matéria de segurança, dos requisitos de proteção ambiental e da aplicação de todas as normas laborais e convenções coletivas.*

Or. de

## Justificação

*De acordo com a Comissão Europeia, os portos marítimos europeus empregam 110 000 pessoas. Na realidade, o número ainda deve ser superior. Afigura-se essencial que o órgão responsável pela administração do porto monitorize igualmente o cumprimento das normas sociais, bem como dos requisitos ambientais e de segurança.*

### **Alteração 127** **Brian Simpson**

#### **Proposta de regulamento** **Considerando 7**

##### *Texto da Comissão*

(7) Tendo em vista uma gestão portuária eficiente, segura e **ecológica**, a administração do porto deve poder exigir que os prestadores de serviços portuários demonstrem cumprir requisitos mínimos para a prestação adequada do serviço. Estes requisitos mínimos deverão limitar-se a um conjunto de condições claramente definidas e respeitantes às qualificações profissionais dos operadores, incluindo em termos de formação, **e ao equipamento necessário, e devem ser transparentes, não-discriminatórios, objetivos e relevantes para a prestação** do serviço portuário.

##### *Alteração*

(7) Tendo em vista uma gestão portuária eficiente, segura, ecológica **e socialmente aceitável**, a administração do porto deve poder exigir que os prestadores de serviços portuários demonstrem cumprir requisitos mínimos para a prestação adequada do serviço. Estes requisitos mínimos deverão limitar-se a um conjunto de condições claramente definidas e respeitantes às qualificações profissionais dos operadores, incluindo em termos de formação, **dos equipamentos necessários para a prestação do serviço portuário em causa, do cumprimento dos requisitos de segurança marítima, de segurança do porto, do cumprimento dos requisitos ambientais locais, nacionais, da União e internacionais e a boa reputação do prestador** do serviço portuário **relativamente às normas sociais de proteção da saúde e da segurança dos trabalhadores e de respeito pelos seus direitos laborais.**

Or. en

## Justificação

*Juntamente com as qualificações profissionais, os equipamentos, a segurança marítima e as preocupações ambientais, a boa reputação relativa ao cumprimento das normas sociais deve*

*também desempenhar um papel relevante na escolha do prestador de serviços.*

**Alteração 128**  
**Georges Bach**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 7**

*Texto da Comissão*

(7) Tendo em vista uma gestão portuária eficiente, segura *e* ecológica, a administração do porto deve poder exigir que os prestadores de serviços portuários demonstrem cumprir requisitos mínimos para a prestação adequada do serviço. Estes requisitos mínimos deverão limitar-se a um conjunto de condições claramente definidas e respeitantes às qualificações profissionais dos operadores, incluindo em termos de formação, e ao equipamento necessário, *e devem ser transparentes, não-discriminatórios, objetivos e relevantes para a prestação do serviço portuário.*

*Alteração*

(7) Tendo em vista uma gestão portuária eficiente, segura, ecológica *e socialmente aceitável*, a administração do porto deve poder exigir que os prestadores de serviços portuários, *incluindo os subcontratados*, demonstrem cumprir requisitos mínimos para a prestação adequada do serviço. Estes requisitos mínimos deverão limitar-se a um conjunto de condições claramente definidas e respeitantes às qualificações profissionais dos operadores, incluindo em termos de formação e ao equipamento necessário, *o cumprimento dos requisitos de segurança marítima, o cumprimento dos requisitos ambientais, o cumprimento dos direitos sociais e laborais por parte do prestador, incluindo a aplicação da legislação e dos acordos a favor da proteção da saúde e da segurança dos trabalhadores.*

Or. en

**Alteração 129**  
**Jutta Steinruck**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 7**

*Texto da Comissão*

(7) Tendo em vista uma gestão portuária eficiente, segura *e* ecológica, a administração do porto deve poder exigir

*Alteração*

(7) Tendo em vista uma gestão portuária eficiente, segura, ecológica *e socialmente aceitável*, a administração do porto deve

que os prestadores de serviços portuários demonstrem cumprir requisitos mínimos para a prestação adequada do serviço. Estes requisitos mínimos deverão limitar-se a um conjunto de condições claramente definidas e respeitantes às qualificações profissionais dos operadores, incluindo em termos de formação, ***e ao equipamento necessário, e devem ser transparentes, não-discriminatórios, objetivos e relevantes para a prestação do serviço portuário.***

poder exigir que os prestadores de serviços portuários, ***incluindo os subcontratados,*** demonstrem cumprir requisitos mínimos para a prestação adequada do serviço. Estes requisitos mínimos deverão limitar-se a um conjunto de condições claramente definidas e respeitantes às qualificações profissionais dos operadores, incluindo em termos de formação, ***dos equipamentos necessários para a prestação do serviço portuário em causa, do cumprimento dos requisitos de segurança marítima, do cumprimento dos requisitos ambientais, a boa reputação do prestador quanto ao cumprimento dos direitos sociais e laborais, incluindo a aplicação da legislação e dos acordos a favor da proteção da saúde e da segurança e a segurança dos trabalhadores.***

Or. en

## Alteração 130

David-Maria Sassoli, Franco Frigo

### Proposta de regulamento

#### Considerando 7

##### *Texto da Comissão*

(7) Tendo em vista uma gestão portuária eficiente, segura e ecológica, ***a administração do porto deve poder exigir que os prestadores de serviços portuários demonstrem cumprir*** requisitos mínimos para a prestação adequada ***do serviço***. Estes requisitos mínimos deverão limitar-se a um conjunto de condições claramente definidas e respeitantes às qualificações profissionais dos operadores, ***incluindo em termos de formação, e ao equipamento necessário, e devem ser transparentes, não-discriminatórios, objetivos e relevantes para a prestação do serviço portuário.***

##### *Alteração*

(7) Tendo em vista uma gestão portuária eficiente, segura e ecológica, os prestadores de serviços portuários ***devem garantir o cumprimento dos*** requisitos mínimos para a prestação adequada ***dos serviços***. Estes requisitos mínimos deverão limitar-se a um conjunto de condições claramente definidas e respeitantes às qualificações profissionais dos operadores, ***os equipamentos necessários para a prestação do serviço portuário em causa e o cumprimento dos requisitos de segurança marítima. Estas condições devem ter em conta os requisitos ambientais, assim como as normas sociais***

*nacionais.*

*Estes requisitos mínimos, que incluem normas ambientais e sociais, devem ser decididos a nível nacional e verificados em cada porto pela administração portuária correspondente.*

Or. en

### *Justificação*

*As questões relativas à segurança marítima e ao ambiente não podem servir de justificação à própria organização dos serviços portuários. As normas ambientais e de segurança têm de ser salvaguardadas independentemente da organização dos serviços portuários, sendo que todos os requisitos em matéria de serviços mínimos têm de ser definidos a nível nacional a fim de evitar aplicações diferentes ou injustas das normas.*

## **Alteração 131 Dominique Vlasto**

### **Proposta de regulamento Considerando 7**

#### *Texto da Comissão*

(7) Tendo em vista uma gestão portuária eficiente, segura e ecológica, a administração do porto deve poder exigir que os prestadores de serviços portuários demonstrem cumprir requisitos mínimos para a prestação adequada do serviço. Estes requisitos mínimos deverão limitar-se a um conjunto de condições claramente definidas e respeitantes às qualificações profissionais dos operadores, incluindo em termos de formação, e ao equipamento necessário, ***e devem ser transparentes, não-discriminatórios, objetivos e relevantes para a prestação do serviço portuário.***

#### *Alteração*

(7) Tendo em vista uma gestão portuária eficiente, segura e ecológica, a administração do porto deve poder exigir que os prestadores de serviços portuários demonstrem cumprir requisitos mínimos para a prestação adequada do serviço. Estes requisitos mínimos deverão limitar-se a um conjunto de condições claramente definidas e respeitantes às qualificações profissionais dos operadores, incluindo em termos de formação, e ao equipamento necessário ***para prestar serviços portuários de qualidade e de forma contínua, bem como o respeito pelos requisitos em matéria de segurança e de segurança marítima. Estas condições devem igualmente ter em conta os requisitos ambientais, assim como as normas sociais nacionais.***

*Justificação*

*Respeitar os requisitos mínimos não é facultativo nem secundário, deve ser um pré-requisito indispensável para a prestação de um serviço portuário. A garantia de continuidade e de qualidade dos serviços portuários completa a alteração do relator.*

**Alteração 132**

**Knut Fleckenstein, Saïd El Khadraoui, Kathleen Van Brempt**

**Proposta de regulamento**

**Considerando 7-A (novo)**

*Texto da Comissão**Alteração*

*(7-A) Cada prestador de serviço e, sobretudo, os novos operadores de mercado devem demonstrar a sua capacidade de servir um número mínimo de embarcações com o seu próprio pessoal e equipamento. Devem aplicar as disposições e normas relevantes incluindo legislação laboral aplicável, acordos coletivos aplicáveis e requisitos de qualidade do porto.*

**Alteração 133**

**Giommaria Uggias**

**Proposta de regulamento**

**Considerando 10**

*Texto da Comissão**Alteração*

(10) Uma vez que os portos são áreas circunscritas, o acesso ao mercado pode, em alguns casos, estar a sujeito a limitações relacionadas com a escassez de espaço ou com a reserva de terrenos para

(10) Uma vez que os portos são áreas circunscritas, o acesso ao mercado pode, em alguns casos, estar a sujeito a limitações relacionadas com a **capacidade económica do mercado de garantir mais**

certos tipos de atividade, em conformidade com um plano formal de desenvolvimento, que defina de forma transparente o uso dos espaços, e com a legislação nacional em vigor, nomeadamente a relacionada com os objetivos de ordenamento do território.

***operadores, com a*** escassez de espaço ou com a reserva de terrenos para certos tipos de atividade, em conformidade com um plano formal de desenvolvimento, que defina de forma transparente o uso dos espaços, e com a legislação nacional em vigor, nomeadamente a relacionada com os objetivos de ordenamento do território ***aos níveis local, regional e nacional.***

Or. it

**Alteração 134**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 10-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(10-A) Devido às variações significativas na dimensão dos portos, a capacidade económica e a quantidade de espaço disponível para as operações na água também têm de ser tidas em conta aquando da limitação do número de prestadores de serviços portuários. Além disso, deverá ser possível limitar o acesso ao mercado, a fim de garantir a segurança, a proteção e a sustentabilidade ambiental das operações portuárias.***

Or. en

**Alteração 135**  
**Philip Bradbourn**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 12**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(12) Para ser aberto e transparente, o

(12) Para ser aberto e transparente ***quanto***

processo de seleção dos prestadores de serviços portuários e o respetivo resultado devem ser divulgados publicamente e todos os documentos fornecidos às partes interessadas.

***aos portos beneficiários de financiamento público***, o processo de seleção dos prestadores de serviços portuários e o respetivo resultado devem ser divulgados publicamente e todos os documentos fornecidos às partes interessadas.

Or. en

**Alteração 136**  
**Sabine Wils**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 13**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(13) O processo de seleção dos prestadores de serviços portuários, caso o número de prestadores seja limitado, deve seguir os princípios e a abordagem estabelecidos na Diretiva .../... [contratos de concessão]<sup>7</sup>, incluindo o limiar e o método para determinar o valor dos contratos, bem como a definição de «modificações substanciais» e os elementos relativos à duração do contrato.***

***Suprimido***

---

<sup>7</sup> ***Proposta de diretiva relativa à adjudicação de contratos de concessão [COM(2011) 897 final].***

Or. de

*Justificação*

*O considerando 13 inclui uma referência à diretiva relativa às concessões, que, no entanto, ainda não foi adotada e cujo conteúdo também não é conhecido em pormenor. Por conseguinte, é inaceitável uma referência à diretiva em questão.*

**Alteração 137**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 13**

*Texto da Comissão*

(13) O processo de seleção dos prestadores de serviços portuários, *caso* o número de prestadores *seja* limitado, deve *seguir os princípios e a abordagem estabelecidos na Diretiva .../... [contratos de concessão], incluindo o limiar e o método para determinar o valor dos contratos, bem como a definição de «modificações substanciais» e os elementos relativos à duração do contrato.*

---

<sup>7</sup> Proposta de diretiva relativa à adjudicação de contratos de concessão [COM(2011) 897 final].

*Alteração*

(13) O processo de seleção dos prestadores de serviços portuários, *quando* o número de prestadores *é* limitado, deve *estar aberto a todas as partes interessadas, ser transparente e não-discriminatório.*

---

<sup>7</sup> Proposta de diretiva relativa à adjudicação de contratos de concessão [COM(2011) 897 final].

Or. en

**Alteração 138**  
**Karim Zéribi**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 14**

*Texto da Comissão*

(14) *O recurso a* obrigações de serviço público *conducentes à* limitação do número de prestadores de um serviço portuário *só pode justificar-se* por razões de interesse público, a fim de assegurar a acessibilidade do serviço portuário a todos os utentes, a sua disponibilidade durante todo o ano e a sua acessibilidade económica a certas categorias de utentes.

*Alteração*

(14) *Os Estados-Membros devem poder impor* obrigações de serviço público *que justifiquem a* limitação do número de prestadores de um serviço portuário por razões de interesse público, a fim de assegurar a acessibilidade do serviço portuário a todos os utentes, a sua disponibilidade durante todo o ano e a sua acessibilidade económica a certas categorias de utentes, *a segurança, a segurança marítima e a proteção do ambiente.*

Or. fr

## *Justificação*

*Os Estados-Membros devem, imperativamente, poder impor obrigações de serviço público, incluindo no domínio da segurança, da segurança marítima e da proteção do ambiente. Estas obrigações podem justificar a limitação do número de prestadores de serviços.*

### **Alteração 139**

**Sabine Wils**

#### **Proposta de regulamento**

##### **Considerando 14**

###### *Texto da Comissão*

(14) O recurso a obrigações de serviço público conducentes à limitação do número de prestadores de um serviço portuário *só* pode justificar-se por razões de interesse público, a fim de assegurar a acessibilidade do serviço portuário a todos os utentes, a sua disponibilidade durante todo o ano e a sua acessibilidade económica a certas categorias de utentes.

###### *Alteração*

(14) O recurso a obrigações de serviço público conducentes à limitação do número de prestadores de um serviço portuário pode justificar-se por razões de interesse público, a fim de assegurar a acessibilidade do serviço portuário a todos os utentes, a sua disponibilidade durante todo o ano e a sua acessibilidade económica a certas categorias de utentes *e, nomeadamente, através de serviços portuários seguros, ecológicos, aceitáveis do ponto de vista social e sustentáveis.*

Or. de

## *Justificação*

*A definição de critérios aplicáveis aos serviços portuários é um imperativo absoluto.*

### **Alteração 140**

**Carlo Fidanza, Antonio Cancian**

#### **Proposta de regulamento**

##### **Considerando 14**

###### *Texto da Comissão*

(14) *O recurso a* obrigações de serviço público *conducentes à* limitação do número de prestadores de um serviço

###### *Alteração*

(14) *Os Estados-Membros ficam autorizados a impor* obrigações de serviço público, *o que é suscetível de justificar*

portuário *só pode justificar-se* por razões de interesse público, a fim de assegurar a acessibilidade do serviço portuário a todos os utentes, a sua disponibilidade durante todo o ano e a sua acessibilidade económica a certas categorias de utentes.

*uma* limitação do número de prestadores de um serviço portuário por razões de interesse público, a fim de assegurar a acessibilidade do serviço portuário a todos os utentes, a sua disponibilidade durante todo o ano e a sua acessibilidade económica a certas categorias de utentes, *segurança marítima e proteção ambiental*.

Or. en

**Alteração 141**  
**Dominique Vlasto, Dominique Riquet**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 14**

*Texto da Comissão*

(14) *O recurso a* obrigações de serviço público *conducentes à limitação do* número de prestadores de *um serviço portuário só pode justificar-se* por razões de interesse público, a fim de assegurar a acessibilidade do serviço portuário a todos os utentes, a sua disponibilidade durante todo o ano *e* a sua acessibilidade económica a certas categorias de utentes.

*Alteração*

(14) *Os Estados-Membros devem estar em condições de impor* obrigações de serviço público *em matéria de serviços portuários para limitar o* número de prestadores de *serviços* por razões de interesse público, a fim de assegurar a acessibilidade do serviço portuário a todos os utentes, a sua disponibilidade durante todo o ano *e em toda a zona portuária*, a sua acessibilidade económica a certas categorias de utentes, *a segurança e a segurança marítima, bem como a sustentabilidade ambiental das operações portuárias*.

Or. fr

**Alteração 142**  
**Francesca Barracciu, Franco Frigo**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 16**

*Texto da Comissão*

(16) O presente regulamento não exclui a

*Alteração*

(16) O presente regulamento não exclui a

possibilidade de as autoridades competentes concederem uma compensação pelo cumprimento das obrigações de serviço público, desde que conforme com as regras aplicáveis aos auxílios estatais. Caso as obrigações de serviço público sejam elegíveis a título de serviços de interesse económico geral, deve assegurar-se a conformidade com a Decisão da Comissão, de 20 de novembro de 2011, relativa à aplicação do artigo 106.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público concedidos a certas empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral, o Regulamento (UE) n.º 360/2012 da Comissão, de 25 de abril de 2012, relativo à aplicação dos artigos 107.º e 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia aos auxílios de minimis concedidos a empresas que prestam serviços de interesse económico geral e o enquadramento da União Europeia aplicável aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público.

---

<sup>8</sup> JO L 7 de 11.1.2012, p. 3.

<sup>9</sup> JO L 114 de 26.4.2012, p. 8.

<sup>10</sup> JO C 8 de 11.1.2012.

possibilidade de as autoridades competentes concederem uma compensação pelo cumprimento das obrigações de serviço público, desde que conforme com as regras aplicáveis aos auxílios estatais. ***Tais regras devem ser aplicadas tendo em conta as necessidades específicas dos portos, como os que se situam nas zonas insulares, e as dificuldades económicas relacionadas com graves deficiências nas infraestruturas.*** Caso as obrigações de serviço público sejam elegíveis a título de serviços de interesse económico geral, deve assegurar-se a conformidade com a Decisão da Comissão, de 20 de novembro de 2011, relativa à aplicação do artigo 106.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público concedidos a certas empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral, o Regulamento (UE) n.º 360/2012 da Comissão, de 25 de abril de 2012, relativo à aplicação dos artigos 107.º e 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia aos auxílios de minimis concedidos a empresas que prestam serviços de interesse económico geral e o enquadramento da União Europeia aplicável aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público.

---

<sup>8</sup> JO L 7 de 11.1.2012, p. 3.

<sup>9</sup> JO L 114 de 26.4.2012, p. 8.

<sup>10</sup> JO C 8 de 11.1.2012.

Or. it

### *Justificação*

*Considerando que o objetivo do presente regulamento consiste em modernizar a rede portuária, não se pode ignorar que muitos portos apresentem deficiências nas*

*infraestruturas. Muitas vezes, essas deficiências não se eliminam recorrendo ao mercado, sendo necessário o apoio do Estado.*

**Alteração 143**  
**Karim Zéribi**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 17**

*Texto da Comissão*

(17) A **administração do porto** não deve discriminar prestadores de serviços portuários, nomeadamente em favor de uma empresa ou organismo em que tenha interesses.

*Alteração*

(17) A **autoridade portuária** não deve discriminar prestadores de serviços portuários, nomeadamente em favor de uma empresa ou organismo em que tenha interesses.

Or. fr

*Justificação*

*A expressão «The managing body of the port» deve ser traduzida em francês por «autoridade portuária» e não por «administração do porto», dado que esta expressão pode dar um outro sentido aos artigos onde é utilizada.*

**Alteração 144**  
**Philip Bradbourn**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 18**

*Texto da Comissão*

(18) As autoridades competentes designadas num Estado-Membro devem ter a possibilidade de prestarem elas próprias os serviços portuários objeto de obrigações de serviço público ou de confiarem diretamente a prestação desses serviços a um operador interno. Uma autoridade competente que decida prestar ela própria o serviço poderá fazê-lo por intermédio de agentes por ela empregados ou incumbidos dessa prestação. Quando tal limitação for

*Alteração*

(18) As autoridades competentes designadas num Estado-Membro devem ter a possibilidade de prestarem elas próprias os serviços portuários objeto de obrigações de serviço público ou de confiarem diretamente a prestação desses serviços a um operador interno. Uma autoridade competente que decida prestar ela própria o serviço poderá fazê-lo por intermédio de agentes por ela empregados ou incumbidos dessa prestação. Quando tal limitação for

aplicada em todos os portos da RTE-T localizados no território de um Estado-Membro, a Comissão deve ser informada. Nos casos em que as autoridades competentes de um Estado-Membro façam essa escolha, a prestação de serviços portuários pelos operadores internos deve confinar-se exclusivamente ao porto ou portos para os quais foram designados. Além disso, em tais casos, as taxas dos serviços portuários aplicadas pelo operador devem ser objeto de fiscalização *pelo órgão* independente *de supervisão*.

aplicada em todos os portos da RTE-T localizados no território de um Estado-Membro, a Comissão deve ser informada. Nos casos em que as autoridades competentes de um Estado-Membro façam essa escolha, a prestação de serviços portuários pelos operadores internos deve confinar-se exclusivamente ao porto ou portos para os quais foram designados. Além disso, em tais casos, as taxas dos serviços portuários aplicadas pelo operador devem ser objeto de fiscalização independente.

Or. en

## **Alteração 145** **Georgios Koumoutsakos, Dieter-Lebrecht Koch**

### **Proposta de regulamento** **Considerando 18**

#### *Texto da Comissão*

(18) As autoridades competentes designadas num Estado-Membro devem ter a possibilidade de prestarem elas próprias os serviços portuários objeto de obrigações de serviço público ou de confiarem *diretamente* a prestação desses serviços a um operador interno. Uma autoridade competente que decida prestar ela própria o serviço poderá fazê-lo por intermédio de agentes por ela empregados ou incumbidos dessa prestação. Quando tal limitação for aplicada em todos os portos da RTE-T localizados no território de um Estado-Membro, a Comissão deve ser informada. Nos casos em que as autoridades competentes de um Estado-Membro façam essa escolha, a prestação de serviços portuários pelos operadores internos deve confinar-se exclusivamente ao porto ou portos para os quais foram designados. Além disso, em

#### *Alteração*

(18) As autoridades competentes designadas num Estado-Membro devem ter a possibilidade de prestarem elas próprias os serviços portuários objeto de obrigações de serviço público ou de confiarem diretamente a prestação desses serviços a um operador interno. Uma autoridade competente que decida prestar ela própria o serviço poderá fazê-lo por intermédio de agentes, *tais como os pilotos* por ela empregados ou incumbidos dessa prestação. Quando tal limitação for aplicada em todos os portos *marítimos* da RTE-T localizados no território de um Estado-Membro, a Comissão deve ser informada. Nos casos em que as autoridades competentes de um Estado-Membro façam essa escolha, a prestação de serviços portuários pelos operadores internos deve confinar-se exclusivamente ao porto ou portos para os

tais casos, as taxas dos serviços portuários aplicadas pelo operador devem ser objeto de fiscalização *pele órgão* independente *de supervisão*.

quais foram designados. Além disso, em tais casos, as taxas dos serviços portuários aplicadas pelo operador devem ser objeto de fiscalização independente.

Or. en

## **Alteração 146** **David-Maria Sassoli, Franco Frigo**

### **Proposta de regulamento** **Considerando 18**

#### *Texto da Comissão*

(18) As autoridades competentes designadas num Estado-Membro devem ter a possibilidade de prestarem elas próprias os serviços portuários objeto de obrigações de serviço público ou de confiarem *diretamente* a prestação desses serviços a um operador interno. Uma autoridade competente que decida prestar ela própria o serviço poderá fazê-lo por intermédio de agentes por ela empregados ou incumbidos dessa prestação. Quando tal limitação for aplicada em todos os portos da RTE-T localizados no território de um Estado-Membro, a Comissão deve ser informada. Nos casos em que as autoridades competentes de um Estado-Membro façam essa escolha, a prestação de serviços portuários pelos operadores internos deve confinar-se exclusivamente ao porto ou portos para os quais foram designados. Além disso, em tais casos, as taxas dos serviços portuários aplicadas pelo operador devem ser objeto de fiscalização *pele órgão* independente *de supervisão*.

#### *Alteração*

(18) *A administração do porto* ou as autoridades competentes designadas num Estado-Membro devem ter a possibilidade de prestarem elas próprias os serviços portuários objeto de obrigações de serviço público ou de confiarem a prestação desses serviços a um operador interno. Uma autoridade competente que decida prestar ela própria o serviço poderá fazê-lo por intermédio de agentes por ela empregados ou incumbidos dessa prestação. Quando tal limitação for aplicada em todos os portos da RTE-T localizados no território de um Estado-Membro, a Comissão deve ser informada. Nos casos em que as autoridades competentes de um Estado-Membro façam essa escolha, a prestação de serviços portuários pelos operadores internos deve confinar-se exclusivamente ao porto ou portos para os quais foram designados. Além disso, em tais casos, as taxas dos serviços portuários aplicadas pelo operador devem ser objeto de *uma* fiscalização independente.

Or. en

## Justificação

*A administração portuária deverá ser a autoridade competente no porto.*

### **Alteração 147**

**Slawomir Nitras, Artur Zasada**

#### **Proposta de regulamento**

##### **Considerando 18**

###### *Texto da Comissão*

(18) As autoridades competentes designadas num Estado-Membro devem ter a possibilidade de prestarem elas próprias os serviços portuários objeto de obrigações de serviço público ou de confiarem diretamente a prestação desses serviços a um operador interno. Uma autoridade competente que decida prestar ela própria o serviço poderá fazê-lo por intermédio de agentes por ela empregados ou incumbidos dessa prestação. Quando tal limitação for aplicada em todos os portos da RTE-T localizados no território de um Estado-Membro, a Comissão deve ser informada. Nos casos em que as autoridades competentes de um Estado-Membro façam essa escolha, a prestação de serviços portuários pelos operadores internos deve confinar-se exclusivamente ao porto ou portos para os quais foram designados. ***Além disso, em tais casos, as taxas dos serviços portuários aplicadas pelo operador devem ser objeto de fiscalização pelo órgão independente de supervisão.***

###### *Alteração*

(18) As autoridades competentes designadas num Estado-Membro devem ter a possibilidade de prestarem elas próprias os serviços portuários objeto de obrigações de serviço público ou de confiarem diretamente a prestação desses serviços a um operador interno. Uma autoridade competente que decida prestar ela própria o serviço poderá fazê-lo por intermédio de agentes por ela empregados ou incumbidos dessa prestação. Quando tal limitação for aplicada em todos os portos da RTE-T localizados no território de um Estado-Membro, a Comissão deve ser informada. Nos casos em que as autoridades competentes de um Estado-Membro façam essa escolha, a prestação de serviços portuários pelos operadores internos deve confinar-se exclusivamente ao porto ou portos para os quais foram designados.

Or. pl

### **Alteração 148**

**Georgios Koumoutsakos, Dieter-Lebrecht Koch**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 18-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(18-A) Os serviços de pilotagem desempenham um papel importante ao salvaguardarem a segurança marítima e contribuir para a proteção ambiental. Os prestadores de serviços de pilotagem devem manter um nível de independência dos utentes dos portos quando adotam decisões que afetam a segurança e o ambiente. Neste contexto, a limitação do número de prestadores de serviços de pilotagem e a prestação destes serviços por parte dos operadores internos pode ser justificada com base em obrigações de serviço público.***

Or. en

**Alteração 149**  
**Brian Simpson**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 19**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(19) Os Estados-Membros devem conservar a possibilidade de garantir ao pessoal das empresas que prestam serviços portuários um nível adequado de proteção social. O presente regulamento não afeta a aplicação dos regimes sociais e laborais dos Estados-Membros. Nos casos em que há limitação do número de prestadores de serviços portuários e a celebração de um contrato de serviço portuário possa implicar a mudança de operador, ***as autoridades competentes devem ter a possibilidade de solicitar ao*** operador escolhido que aplique as disposições da Diretiva 2001/23/CE do Conselho relativa

(19) Os Estados-Membros devem conservar a possibilidade de garantir ao pessoal das empresas que prestam serviços portuários um nível adequado de proteção social. O presente regulamento não afeta a aplicação dos regimes sociais e laborais dos Estados-Membros ***e deve cumprir o disposto no artigo 28.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia que prevê o direito de negociação e de ação coletiva dos trabalhadores.*** Nos casos em que há limitação do número de prestadores de serviços portuários e a celebração de um contrato de serviço portuário possa

à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à manutenção dos direitos dos trabalhadores em caso de transferência de empresas ou de estabelecimentos, ou de partes de empresas ou de estabelecimentos.

implicar a mudança de operador, **as administrações portuárias devem exigir ao operador escolhido** que aplique as disposições da Diretiva 2001/23/CE do Conselho relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à manutenção dos direitos dos trabalhadores em caso de transferência de empresas ou de estabelecimentos, ou de partes de empresas ou de estabelecimentos.

---

<sup>11</sup> JO L 82 de 22.3.2001, p. 16.

---

11 JO L 82 de 22.3.2001, p. 16.

Or. en

### *Justificação*

*A administração do porto deveria exigir a obrigatoriedade da aplicação da Diretiva 2001/23/CE. Ademais, o direito de tomar ações coletivas deve ser salvaguardado.*

## **Alteração 150** **Philippe De Backer**

### **Proposta de regulamento** **Considerando 19**

#### *Texto da Comissão*

(19) Os Estados-Membros devem conservar a possibilidade de garantir ao pessoal das empresas que prestam serviços portuários um nível adequado de proteção social. O presente regulamento não afeta a aplicação dos regimes sociais e laborais dos Estados-Membros. Nos casos em que há limitação do número de prestadores de serviços portuários e a celebração de um contrato de serviço portuário possa implicar a mudança de operador, as autoridades competentes devem ter a possibilidade de solicitar ao operador escolhido que aplique as disposições da Diretiva 2001/23/CE do Conselho relativa à aproximação das legislações dos Estados-

#### *Alteração*

(19) Os Estados-Membros devem conservar a possibilidade de garantir ao pessoal das empresas que prestam serviços portuários um nível adequado de proteção social. O presente regulamento não afeta a aplicação dos regimes sociais e laborais dos Estados-Membros, **contanto que estas regras estejam em conformidade com as regras do Tratado da UE**. Nos casos em que há limitação do número de prestadores de serviços portuários e a celebração de um contrato de serviço portuário possa implicar a mudança de operador, as autoridades competentes devem ter a possibilidade de solicitar ao operador escolhido que aplique as disposições da

Membros respeitantes à manutenção dos direitos dos trabalhadores em caso de transferência de empresas ou de estabelecimentos, ou de partes de empresas ou de estabelecimentos.

---

<sup>11</sup> JO L 82 de 22.3.2001, p. 16.

Diretiva 2001/23/CE do Conselho relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à manutenção dos direitos dos trabalhadores em caso de transferência de empresas ou de estabelecimentos, ou de partes de empresas ou de estabelecimentos.

---

<sup>11</sup> JO L 82 de 22.3.2001, p. 16.

Or. en

## **Alteração 151** **Georges Bach**

### **Proposta de regulamento** **Considerando 19**

#### *Texto da Comissão*

(19) Os Estados-Membros devem conservar a possibilidade de garantir ao pessoal das empresas que prestam serviços portuários um nível adequado de proteção social. O presente regulamento não afeta a aplicação dos regimes sociais e laborais dos Estados-Membros. Nos casos em que há limitação do número de prestadores de serviços portuários e a celebração de um contrato de serviço portuário possa implicar a mudança de operador, ***as autoridades competentes devem ter a possibilidade de solicitar ao*** operador escolhido que aplique as disposições da Diretiva 2001/23/CE do Conselho relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à manutenção dos direitos dos trabalhadores em caso de transferência de empresas ou de estabelecimentos, ou de partes de empresas ou de estabelecimentos.

#### *Alteração*

(19) Os Estados-Membros devem conservar a ***total*** possibilidade de garantir ao pessoal das empresas que prestam serviços portuários um nível adequado de proteção social. O presente regulamento não ***deve*** afetar a aplicação dos regimes sociais e laborais dos Estados-Membros. ***O presente regulamento deve cumprir o disposto no artigo 28º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia.*** Nos casos em que há limitação do número de prestadores de serviços portuários e a celebração de um contrato de serviço portuário possa implicar a mudança de operador, ***os Estados-Membros devem*** exigir ao operador escolhido que aplique as disposições da Diretiva 2001/23/CE do Conselho relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à manutenção dos direitos dos trabalhadores em caso de transferência de empresas ou de estabelecimentos, ou de partes de empresas ou de estabelecimentos.

<sup>11</sup> JO L 82 de 22.3.2001, p. 16.

<sup>11</sup> JO L 82 de 22.3.2001, p. 16.

Or. en

**Alteração 152**  
**Dominique Vlasto**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 19**

*Texto da Comissão*

(19) Os Estados-Membros devem conservar a possibilidade de garantir ao pessoal das empresas que prestam serviços portuários um nível adequado de proteção social. O presente regulamento não afeta a aplicação dos regimes sociais e laborais dos Estados-Membros. Nos casos em que há limitação do número de prestadores de serviços portuários e a celebração de um contrato de serviço portuário possa implicar a mudança de operador, as autoridades competentes devem ***ter a possibilidade de solicitar*** ao operador escolhido que aplique as disposições da Diretiva 2001/23/CE do Conselho relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à manutenção dos direitos dos trabalhadores em caso de transferência de empresas ou de estabelecimentos, ou de partes de empresas ou de estabelecimentos<sup>11</sup>.

<sup>11</sup> JO L 82 de 22.3.2001, p. 16.

*Alteração*

(19) Os Estados-Membros devem conservar a possibilidade de garantir ao pessoal das empresas que prestam serviços portuários um nível adequado de proteção social. O presente regulamento não afeta a aplicação dos regimes sociais e laborais dos Estados-Membros. Nos casos em que há limitação do número de prestadores de serviços portuários e a celebração de um contrato de serviço portuário possa implicar a mudança de operador, as autoridades competentes devem ***exigir*** ao operador escolhido que aplique as disposições da Diretiva 2001/23/CE do Conselho relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à manutenção dos direitos dos trabalhadores em caso de transferência de empresas ou de estabelecimentos, ou de partes de empresas ou de estabelecimentos<sup>11</sup>.

<sup>11</sup> JO L 82 de 22.3.2001, p. 16.

Or. fr

*Justificação*

*Em conformidade com a alteração 53 do relator, é fundamental precisar que o respeito pelas disposições da Diretiva 2001/23/CE por parte do novo operador portuário é uma obrigação e não apenas uma possibilidade.*

**Alteração 153**  
**Sabine Wils**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 19**

*Texto da Comissão*

(19) Os Estados-Membros devem **conservar a possibilidade** de garantir ao pessoal das empresas que prestam serviços portuários um nível adequado de proteção social. O presente regulamento não afeta a aplicação dos regimes sociais e laborais dos Estados-Membros. Nos casos em que há limitação do número de prestadores de serviços portuários e a celebração de um contrato de serviço portuário possa implicar a mudança de operador, as autoridades competentes **devem** ter a possibilidade de solicitar ao operador escolhido que aplique as disposições da Diretiva 2001/23/CE do Conselho relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à manutenção dos direitos dos trabalhadores em caso de transferência de empresas ou de estabelecimentos, ou de partes de empresas ou de estabelecimentos<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> JO L 82 de 22.03.01, p. 16.

*Alteração*

(19) Os Estados-Membros devem **ter plenos poderes para** garantir ao pessoal das empresas que prestam serviços portuários um nível adequado de proteção social. O presente regulamento não afeta a aplicação dos regimes sociais e laborais dos Estados-Membros. Nos casos em que há limitação do número de prestadores de serviços portuários e a celebração de um contrato de serviço portuário possa implicar a mudança de operador, as autoridades competentes **têm de ter, atualmente e num futuro próximo,** a possibilidade de solicitar ao operador escolhido que aplique as disposições da Diretiva 2001/23/CE do Conselho relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à manutenção dos direitos dos trabalhadores em caso de transferência de empresas ou de estabelecimentos, ou de partes de empresas ou de estabelecimentos<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> JO L 82 de 22.3.2001, p. 16.

Or. de

*Justificação*

*As formulações adotadas pela Comissão são demasiado vagas.*

**Alteração 154**  
**Knut Fleckenstein, Saïd El Khadraoui, Kathleen Van Brempt**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 19**

*Texto da Comissão*

(19) Os Estados-Membros devem conservar a possibilidade de garantir ao pessoal das empresas que prestam serviços portuários um nível adequado de proteção social. O presente regulamento não afeta a aplicação dos regimes sociais e laborais dos Estados-Membros. Nos casos em que há limitação do número de prestadores de serviços portuários e a celebração de um contrato de serviço portuário possa implicar a mudança de operador, as autoridades competentes devem ***ter a possibilidade de solicitar*** ao operador escolhido que aplique as disposições da Diretiva 2001/23/CE do Conselho relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à manutenção dos direitos dos trabalhadores em caso de transferência de empresas ou de estabelecimentos, ou de partes de empresas ou de estabelecimentos.

---

<sup>11</sup> JO L 82 de 22.3.2001, p. 16.

*Alteração*

(19) Os Estados-Membros devem conservar a possibilidade de garantir ao pessoal das empresas que prestam serviços portuários um nível adequado de proteção social. O presente regulamento não ***deve afetar*** a aplicação dos regimes sociais e laborais dos Estados-Membros ***e deve cumprir plenamente o disposto no artigo 28.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia***. Nos casos em que há limitação do número de prestadores de serviços portuários e a celebração de um contrato de serviço portuário possa implicar a mudança de operador, as autoridades competentes devem ***exigir*** ao operador escolhido que aplique as disposições da Diretiva 2001/23/CE do Conselho relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à manutenção dos direitos dos trabalhadores em caso de transferência de empresas ou de estabelecimentos, ou de partes de empresas ou de estabelecimentos.

---

<sup>11</sup> JO L 82 de 22.3.2001, p. 16.

Or. en

**Alteração 155**  
**Kathleen Van Brempt**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 20**

*Texto da Comissão*

***(20) Em muitos portos, o acesso ao mercado dos serviços de movimentação de carga e dos serviços de passageiros é concedido aos prestadores por contratos públicos de concessão. Este tipo de***

*Alteração*

***Suprimido***

*contratos ficará abrangido pela Diretiva .../...[contratos de concessão].  
Consequentemente, o capítulo II do presente regulamento não é aplicável à prestação de serviços de movimentação de carga e serviços de passageiros, mas os Estado-Membros devem poder decidir aplicar as suas disposições a esses dois serviços. Em relação a outros tipos de contratos utilizados pelos poderes públicos para conceder acesso ao mercado dos serviços de movimentação de carga e dos serviços de passageiros, o Tribunal de Justiça da União Europeia confirmou que as autoridades competentes estão vinculadas aos princípios de transparência e não-discriminação quando celebram esses contratos. Estes princípios são integralmente aplicáveis à prestação de quaisquer serviços portuários.*

Or. nl

#### *Justificação*

*Este considerando baseia-se no pressuposto de que os contratos de concessão estão cobertos pela diretiva relativa aos contratos de concessão, o que não acontece.*

#### **Alteração 156 Knut Fleckenstein, Saïd El Khadraoui**

#### **Proposta de regulamento Considerando 20**

##### *Texto da Comissão*

(20) Em muitos portos, o acesso ao mercado dos serviços de movimentação de carga e dos serviços de passageiros é concedido aos prestadores por contratos públicos de concessão. Este tipo de contratos ficará abrangido pela Diretiva .../...[contratos de concessão].  
Consequentemente, o capítulo II do

##### *Alteração*

(20) Em muitos portos, o acesso ao mercado dos serviços de movimentação de carga e dos serviços de passageiros é concedido aos prestadores por contratos públicos de concessão. Este tipo de contratos ficará abrangido pela Diretiva .../...[contratos de concessão].  
Consequentemente, o capítulo II do

presente regulamento não é aplicável à prestação de serviços de movimentação de carga e serviços de passageiros, ***mas os Estados-Membros devem poder decidir aplicar as suas disposições a esses dois serviços.*** Em relação a outros tipos de contratos utilizados pelos poderes públicos para conceder acesso ao mercado dos serviços de movimentação de carga e dos serviços de passageiros, o Tribunal de Justiça da União Europeia confirmou que as autoridades competentes estão vinculadas aos princípios de transparência e não-discriminação quando celebram esses contratos. Estes princípios são integralmente aplicáveis à prestação de quaisquer serviços portuários.

presente regulamento não é aplicável à prestação de serviços de movimentação de carga e serviços de passageiros. Em relação a outros tipos de contratos utilizados pelos poderes públicos para conceder acesso ao mercado dos serviços de movimentação de carga e dos serviços de passageiros, o Tribunal de Justiça da União Europeia confirmou que as autoridades competentes estão vinculadas aos princípios de transparência e não-discriminação quando celebram esses contratos. Estes princípios são integralmente aplicáveis à prestação de quaisquer serviços portuários.

Or. en

## **Alteração 157** **Sabine Wils**

### **Proposta de regulamento** **Considerando 20**

#### *Texto da Comissão*

***(20) Em muitos portos, o acesso ao mercado dos serviços de movimentação de carga e dos serviços de passageiros é concedido aos prestadores por contratos públicos de concessão. Este tipo de contratos ficará abrangido pela Diretiva .../...[contratos de concessão]. Consequentemente, o capítulo II do presente regulamento não é aplicável à prestação de serviços de movimentação de carga e serviços de passageiros, mas os Estados-Membros devem poder decidir aplicar as suas disposições a esses dois serviços. Em relação a outros tipos de contratos utilizados pelos poderes públicos para conceder acesso ao mercado dos serviços de movimentação de carga e dos serviços de passageiros, o***

#### *Alteração*

***(20) Ficam excluídos do âmbito de aplicação do presente regulamento os serviços de dragagem, o fornecimento de meios portuários de receção, os serviços de amarração e reboque, bem como os serviços de pilotagem.***

***Tribunal de Justiça da União Europeia confirmou que as autoridades competentes estão vinculadas aos princípios de transparência e não-discriminação quando celebram esses contratos. Estes princípios são integralmente aplicáveis à prestação de quaisquer serviços portuários.***

Or. de

#### *Justificação*

*A referência à diretiva relativa às concessões é inaceitável, uma vez que a diretiva em causa ainda não foi adotada e o seu conteúdo não é conhecido em pormenor. Os serviços de movimentação de carga e os serviços de passageiros ficam excluídos do âmbito de aplicação da proposta de regulamento. A dragagem, os meios portuários de receção e a pilotagem são, no entanto, incorporados no artigo 1.º, encontrando-se em contradição com o sistema. Tal como o Bundesrat (Conselho Federal) alemão já referiu, estas disposições não têm cabimento no presente regulamento, devendo, por conseguinte, ser suprimidas em conformidade.*

**Alteração 158  
Brian Simpson**

**Proposta de regulamento  
Considerando 20-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(20-A) A pilotagem, o reboque e a amarração prestam serviços fundamentais, únicos e especializados ao setor dos transportes marítimos que estando abertos à concorrência poderiam prejudicar a segurança marítima, a proteção ambiental e a eficiência dos portos. Por conseguinte, devem estar isentos da disposição aplicável ao acesso ao mercado estabelecida no capítulo II do presente regulamento.***

Or. en

**Alteração 159**  
**Spyros Danellis**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 20-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(20-A) Na maioria dos casos, e por razões de eficácia e segurança, os serviços de pilotagem são oferecidos por um único operador. Contudo, devem ser estabelecidas disposições de molde a que este serviço portuário seja adjudicado tendo igualmente presente a questão da transparência e da eficiência económica. Os Estados-Membros podem escolher utilizar uma derrogação de dois anos a fim de preparar os mecanismos relativos à segurança e aos contratos públicos para este serviço de grande relevância.*

Or. en

*Justificação*

*Devem ser concedidos dois anos suplementares aos Estados-Membros a fim de assegurar que as aplicações das disposições do artigo 7.º são uniformemente introduzidas, sem que se comprometa a eficácia e a segurança do serviço.*

**Alteração 160**  
**Dominique Vlasto**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 20-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(20-A) A natureza específica dos serviços técnico-náuticos de pilotagem, reboque e pilotagem da barra, assim como a sua interdependência com a boa organização e a viabilidade do conjunto de operações portuárias, justifica que esses serviços, que assumem características de serviços*

*públicos, sejam isentos das disposições relativas ao acesso ao mercado que constam do capítulo II do presente regulamento. A necessidade de garantir a segurança e a segurança marítima, tanto das pessoas como das instalações portuárias, e a proteção do ambiente implicam que se autorize o Estado-Membro ou a administração portuária a conferir direitos exclusivos aos prestadores de serviços de pilotagem, reboque e pilotagem da barra, que estão sujeitos ao requisito de assegurar a continuidade destes serviços em qualquer circunstância, em toda a zona portuária, qualquer que seja o tipo de navio.*

Or. fr

#### *Justificação*

*Além da sua natureza e da sua ligação à segurança e à proteção do ambiente, o conjunto das operações e dos serviços portuários prestados entre a tomada de controlo do navio por parte do piloto até à amarração não pode estar sujeito a uma política comercial que não terá em conta o exercício de uma missão de serviço público por parte dos prestadores dos serviços em causa.*

**Alteração 161**  
**Inés Ayala Sender**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 21-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(21-A) O Mecanismo Interligar a Europa prevê que os portos da rede transeuropeia de transportes possam beneficiar de ajudas da UE durante o próximo período 2014-2020. Por outro lado, a Comissão pretende estabelecer um quadro revisto sobre os auxílios estatais e, visto que a nova diretiva sobre concessões estabelece igualmente um novo quadro legislativo que afetará também os serviços portuários*

*em regime de concessão, é necessário introduzir no presente regulamento normas rigorosas em matéria de transparência de fluxos financeiros a fim de evitar situações de concorrência desleal ou dumping entre os portos da União.*

Or. es

**Alteração 162**  
**Giommaria Uggias**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 22**

*Texto da Comissão*

(22) É necessário impor às administrações dos portos beneficiários de financiamento público, quando sejam simultaneamente prestadoras de serviços, a obrigação de manterem as contas das atividades *que exercem* na qualidade de administração portuária separadas das contas das atividades que exercem em concorrência, a fim de garantir a igualdade de condições de concorrência e a transparência na atribuição e na utilização de fundos públicos, e evitar distorções do mercado. Em qualquer caso, deve assegurar-se o cumprimento das regras aplicáveis aos auxílios estatais.

*Alteração*

(22) É necessário impor às administrações dos portos beneficiários de financiamento público, quando sejam simultaneamente prestadoras de serviços, a obrigação de manterem as contas das atividades *beneficiárias de financiamento público* na qualidade de administração portuária separadas das contas das atividades que exercem em concorrência, a fim de garantir a igualdade de condições de concorrência e a transparência na atribuição e na utilização de fundos públicos, e evitar distorções do mercado. Em qualquer caso, deve assegurar-se o cumprimento das regras aplicáveis aos auxílios estatais.

Or. it

**Alteração 163**  
**Dominique Vlasto**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 22-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(22-A) A Comissão deve clarificar o conceito de auxílio estatal no que diz respeito ao financiamento das infraestruturas portuárias, tendo em conta a natureza não comercial das infraestruturas de acesso público e de defesa, nomeadamente a infraestrutura de acesso ferroviário e rodoviário e respetivas conexões ao sistema nacional de transporte, a infraestrutura necessária aos serviços públicos em zona portuária, os ancoradouros e qualquer infraestrutura que permita o acesso a uma zona portuária, incluindo o acesso por mar, os canais navegáveis e as obras de defesa contra a ação do mar. Estes tipos de infraestruturas devem estar acessíveis a qualquer potencial utente em condições equitativas e sem discriminação. A responsabilidade de responder às necessidades gerais da população deve caber ao Estado.***

Or. fr

*Justificação*

*Complementando a alteração do relator, é necessário acrescentar à lista de infraestruturas em causa os ancoradouros, uma vez que constituem uma parte significativa da infraestrutura portuária.*

**Alteração 164  
Philippe De Backer**

**Proposta de regulamento  
Considerando 22-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(22-A) Devido à ausência de auxílios estatais transparentes, o setor portuário carece de certeza jurídica, estando,***

*consequentemente, dependente da abordagem caso a caso. A fim de criar maior transparência, a Comissão deve, após consulta de todas as partes interessadas, incluindo os Estados-Membros e as autoridades portuárias, apresentar orientações claras quanto aos auxílios estatais aos portos.*

Or. en

**Alteração 165**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 22-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(22-A) A Comissão deveria clarificar a noção de auxílio estatal relativamente ao financiamento das infraestruturas portuárias, tendo em conta a natureza não-comercial da infraestrutura pública de acesso e defesa.*

Or. en

**Alteração 166**  
**Knut Fleckenstein**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 22-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(22-A) A Comissão deveria clarificar a noção de auxílio estatal relativamente ao financiamento das infraestruturas portuárias, tendo em conta que as operações portuárias se inscrevem no âmbito da responsabilidade estatal de satisfazer as necessidades gerais da população devido ao papel importante que*

*os portos desempenham na economia europeia. Consequentemente, devem estar isentos do regime de auxílio estatal enquanto desempenham funções públicas e serem abrangidos por um regime tal como os serviços de interesse económico geral ou regras relativas ao custo das infraestruturas similares ao Regulamento n.º 1370/2007 em todas as operações não comerciais, tais como a manutenção das infraestruturas de acesso e de defesa disponíveis a todos os potenciais utilizadores em termos equitativos e não-discriminatórios.*

Or. en

**Alteração 167**  
**Philip Bradbourn, Jacqueline Foster**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 22-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(22-A) A Comissão deve, assim que possível, clarificar as regras relativas ao auxílio estatal, tendo em conta o financiamento do desenvolvimento portuário, em conformidade com os princípios aplicados na decisão sobre o Aeroporto de Leipzig-Halle.*

Or. en

*Justificação*

*O auxílio estatal é concedido amplamente aos portos em toda a Europa com reduzida coerência em termos de princípios. Tal situação resulta numa afetação de recursos ineficaz, numa distorção de concorrência entre os Estados vizinhos e num desperdício dos fundos públicos.*

**Alteração 168**  
**Kathleen Van Brempt**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 22-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(22-A) A Comissão deveria clarificar a termo «auxílio estatal» relativamente ao financiamento das infraestruturas portuárias, tendo em consideração a natureza não-comercial da infraestrutura pública de acesso e defesa. Isto inclui infraestruturas terrestres ferroviárias e rodoviárias que permitam acesso ao sistema nacional de transportes, infraestruturas necessárias às instalações portuárias e todas as instalações que permitam acesso ao porto, incluindo acesso marítimo, vias navegáveis e obras de defesa. Estas infraestruturas devem ser acessíveis em termos equitativos e não-discriminatórios a todos os potenciais utentes, tendo a autoridade competente a responsabilidade de garantir a satisfação das necessidades do público em geral neste contexto. A Comissão deve ainda ter em consideração o papel, o estatuto e a missão precisos do organismo de administração do porto que recebe e/ou atribui auxílio, refletindo as diferenças existentes entre os modelos de administração referidos no considerando 6-B (novo).*

Or. nl

*Justificação*

*Isto vai ao encontro da posição do relator Knut Fleckenstein de que a política portuária não pode ser considerada sem ter em conta mecanismos de auxílio estatal para infraestruturas portuárias que estejam a ser desenvolvidas ou implementadas. A presente alteração pretende obter reconhecimento para os modelos de financiamento adotados em termos legais, particularmente motivados e transparentes, já existentes a nível nacional*

**Alteração 169**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 22-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(22-A) A Comissão deveria clarificar a noção de auxílio estatal relativamente ao financiamento das infraestruturas portuárias, tendo em conta a natureza não-comercial da infraestrutura pública de acesso e defesa a todos os potenciais utilizadores em termos não-discriminatórios e que recai sobre a responsabilidade pública satisfazer as necessidades gerais da população.***

Or. en

*Justificação*

*Para criar a igualdade de condições entre os portos, são fundamentais regras claras sobre o auxílio estatal. A Comissão está atualmente a modernizar as orientações em matéria de auxílio estatal e deverá ter em conta as características específicas das infraestruturas portuárias. O presente regulamento não servirá de prelúdio aos pormenores de tais regras.*

**Alteração 170**  
**Francesca Barracciu, Franco Frigo**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 22-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(22-A) As regras aplicáveis aos auxílios estatais devem, no entanto, prever derrogações no caso dos auxílios destinados à construção de infraestruturas de portos situados nas zonas insulares. É necessário ter em conta a importância dos portos para essas zonas, e as regras aplicáveis aos auxílios estatais devem ser repensadas igualmente***

*considerando as dificuldades económicas das mesmas, geograficamente desfavorecidas;*

Or. it

#### *Justificação*

*Considerando que o objetivo do presente regulamento consiste em modernizar a rede portuária, não se pode ignorar que muitos portos apresentam deficiências nas infraestruturas. Muitas vezes, essas deficiências não se eliminam recorrendo ao mercado, sendo necessário o apoio do Estado. As zonas insulares, em particular, dependem fortemente das suas ligações marítimas e, muitas vezes, são afetadas por dificuldades económicas históricas muito graves.*

#### **Alteração 171** **Bogusław Liberadzki**

#### **Proposta de regulamento** **Considerando 23**

##### *Texto da Comissão*

*(23) As taxas dos serviços portuários aplicadas pelos prestadores que não sejam designados por meio de um procedimento aberto, transparente e não-discriminatório implicam um maior risco de abuso dos preços devido à situação monopolista ou oligopolista desses prestadores e ao facto de o seu contrato não poder ser contestado. O mesmo se aplica às taxas cobradas pelos operadores internos, na aceção do presente regulamento. Em relação a esses serviços, na falta de mecanismos de mercado que assegurem condições equitativas, devem tomar-se disposições para garantir que as taxas cobradas refletem as condições normais do mercado em causa e são fixadas com transparência e sem discriminações.*

##### *Alteração*

*(23) As taxas dos serviços portuários aplicadas pelos prestadores que não estejam expostas à concorrência efetiva na aceção dos artigos 9.º, n.º 1 e 6.º, n.º 1 devem ser proporcionais ao valor económico dos serviços prestados e serem fixadas com transparência e sem discriminações.*

Or. en

**Alteração 172**  
**Giommaria Uggias**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 23**

*Texto da Comissão*

(23) As taxas dos serviços portuários aplicadas pelos prestadores que não sejam designados por meio de um procedimento aberto, transparente e não-discriminatório implicam um maior risco de abuso dos preços devido à situação monopolista ou oligopolista desses prestadores e ao facto de o seu contrato não poder ser contestado. O mesmo se aplica às taxas cobradas pelos operadores internos, na aceção do presente regulamento. Em relação a esses serviços, na falta de mecanismos de mercado que **asegurem** condições equitativas, devem tomar-se disposições para garantir que as taxas cobradas **refletem as condições normais do mercado em causa e são** fixadas com transparência e sem discriminações.

*Alteração*

(23) As taxas dos serviços portuários aplicadas pelos prestadores que não sejam designados por meio de um procedimento aberto, transparente e não-discriminatório implicam um maior risco de abuso dos preços devido à situação monopolista ou oligopolista desses prestadores e ao facto de o seu contrato não poder ser contestado. O mesmo se aplica às taxas cobradas pelos operadores internos, na aceção do presente regulamento. Em relação a esses serviços, na falta de mecanismos de mercado que **assegurem** condições equitativas, devem tomar-se disposições para garantir que as taxas cobradas **são indicadas nas diversas componentes, proporcionais aos custos correspondentes e** fixadas com transparência e sem discriminações.

Or. it

**Alteração 173**  
**Philip Bradbourn**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 23**

*Texto da Comissão*

(23) As taxas dos serviços portuários aplicadas pelos prestadores **que** não sejam **designados por meio de um procedimento aberto, transparente e não-discriminatório implicam um maior risco de abuso dos preços devido à situação monopolista ou oligopolista**

*Alteração*

(23) As taxas dos serviços portuários aplicadas pelos prestadores que não **estejam expostas à concorrência efetiva** na aceção **dos artigos 9.º, n.º 1 e 6.º, n.º 1** **devem ser proporcionais ao valor económico dos serviços prestados e serem** fixadas com transparência e sem

*desses prestadores e ao facto de o seu contrato não poder ser contestado. O mesmo se aplica às taxas cobradas pelos operadores internos, na aceção do presente regulamento. Em relação a esses serviços, na falta de mecanismos de mercado que assegurem condições equitativas, devem tomar-se disposições para garantir que as taxas cobradas refletem as condições normais do mercado em causa e são* fixadas com transparência e sem discriminações.

discriminações.

Or. en

#### **Alteração 174 Philippe De Backer**

#### **Proposta de regulamento Considerando 23**

##### *Texto da Comissão*

(23) As taxas dos serviços portuários aplicadas pelos prestadores que não sejam designados por meio de um procedimento aberto, transparente e não-discriminatório implicam um maior risco de abuso dos preços devido à situação monopolista ou oligopolista desses prestadores e ao facto de o seu contrato não poder ser contestado. ***O mesmo se aplica às taxas cobradas pelos operadores internos, na aceção do presente regulamento. Em relação a esses serviços, na falta de mecanismos de mercado que assegurem condições equitativas, devem tomar-se disposições para garantir que as taxas cobradas refletem as condições normais do mercado em causa e são*** fixadas com transparência e sem discriminações.

##### *Alteração*

(23) As taxas dos serviços portuários aplicadas pelos prestadores que não sejam designados por meio de um procedimento aberto, transparente e não-discriminatório implicam um maior risco de abuso dos preços devido à situação monopolista ou oligopolista desses prestadores e ao facto de o seu contrato não poder ser contestado. As taxas dos serviços portuários aplicadas pelos prestadores que não ***estejam expostas à concorrência efetiva*** na aceção ***dos artigos 9.º, n.º 1 e 6.º, n.º 1*** ***devem ser proporcionais ao valor económico dos serviços prestados e serem*** fixadas com transparência e sem discriminações.

Or. en

**Alteração 175**  
**Philip Bradbourn**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 23**

*Texto da Comissão*

(23) As taxas dos serviços portuários aplicadas pelos prestadores que não sejam designados por meio de um procedimento aberto, transparente e não-discriminatório implicam um maior risco de abuso dos preços *devido à* situação monopolista ou oligopolista desses prestadores e ao facto de o seu contrato não poder ser contestado. ***O mesmo se aplica às taxas cobradas pelos operadores internos, na aceção do presente regulamento.*** Em relação a esses serviços, na falta de mecanismos de mercado que ***assegurem*** condições equitativas, devem tomar-se disposições para garantir que as taxas cobradas refletem as condições normais do mercado em causa e são fixadas com transparência e sem discriminações.

*Alteração*

(23) As taxas dos serviços portuários aplicadas pelos prestadores que não sejam designados por meio de um procedimento aberto, transparente e não-discriminatório ***ou de operadores internos, financiados integral ou parcialmente por fundos públicos,*** implicam um maior risco de abuso dos preços ***onde existe uma*** situação monopolista ou oligopolista desses prestadores e ao facto de o seu contrato não poder ser contestado. Em relação a esses serviços, na falta de mecanismos de mercado que ***assegurem*** condições equitativas, devem tomar-se disposições para garantir que as taxas cobradas refletem as condições normais do mercado em causa e são fixadas com transparência e sem discriminações.

Or. en

**Alteração 176**  
**Knut Fleckenstein**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 23**

*Texto da Comissão*

(23) As taxas dos serviços portuários aplicadas pelos prestadores que não sejam designados por meio de um procedimento aberto, transparente e não-discriminatório ***implicam um maior risco de abuso dos preços devido à situação monopolista ou oligopolista desses prestadores e ao facto de o seu contrato não poder ser contestado.*** O mesmo se aplica às taxas

*Alteração*

(23) As taxas dos serviços portuários aplicadas pelos prestadores ***em conformidade com o artigo 6.º, n.º 1, alínea b)*** que não sejam designados por meio de um procedimento aberto, transparente e não-discriminatório ***e as taxas aplicadas pelos prestadores de serviços de pilotagem, que não estão expostas a uma concorrência efetiva***

cobradas pelos operadores internos, na aceção do **presente regulamento**. Em relação a esses serviços, na falta de mecanismos de mercado que **asegurem** condições equitativas, devem tomar-se disposições para garantir que as taxas cobradas **refletem as condições normais do mercado em causa** e são fixadas com transparência e sem discriminações.

**implicam um maior risco de abuso dos preços**. O mesmo se aplica às taxas cobradas pelos operadores internos, na aceção do **artigo 9.º, n.º 1**. Em relação a esses serviços, na falta de mecanismos de mercado que **assegurem** condições equitativas, devem tomar-se disposições para garantir que as taxas cobradas **não são desproporcionais em relação ao valor económico dos serviços prestados** e são fixadas com transparência e sem discriminações.

Or. en

## Alteração 177

Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui

### Proposta de regulamento

#### Considerando 23

##### *Texto da Comissão*

(23) As taxas dos serviços portuários aplicadas pelos prestadores **que não sejam designados por meio de um procedimento aberto, transparente e não-discriminatório implicam um maior risco de abuso dos preços devido à situação monopolista ou oligopolista desses prestadores e ao facto de o seu contrato não poder ser contestado. O mesmo se aplica às taxas cobradas pelos operadores internos, na aceção do presente regulamento. Em relação a esses serviços, na falta de mecanismos de mercado que assegurem condições equitativas**, devem tomar-se disposições para garantir que as taxas cobradas refletem as condições normais do mercado em causa e são fixadas com transparência e sem discriminações.

##### *Alteração*

(23) **Em relação às** taxas dos serviços portuários aplicadas pelos prestadores, **devem ser criados mecanismos** que assegurem **que as taxas cobradas são proporcionais ao valor económico dos serviços prestados** e são fixadas com transparência e sem discriminações.

Or. nl

## Justificação

*O pressuposto da Comissão, no presente considerando, de que os preços no mercado livre são, por definição, mais justos do que os preços do mercado regulamentado não é necessariamente verdadeiro, já que é possível que também existam preços desleais no mercado livre.*

### **Alteração 178 Philip Bradbourn**

#### **Proposta de regulamento Considerando 24**

##### *Texto da Comissão*

(24) Para serem eficientes, as taxas de utilização das infraestruturas *de cada porto* devem ser fixadas de forma *transparente e* autónoma, em conformidade com a estratégia comercial e de investimento do próprio porto.

##### *Alteração*

(24) Para serem eficientes, as taxas de utilização das infraestruturas *dos portos* devem ser fixadas *pela autoridade portuária* de forma autónoma, em conformidade com a estratégia comercial e de investimento do próprio porto. *Quando a autoridade portuária é integral ou maioritariamente financiada por fundos públicos essas taxas devem ser fixadas de forma transparente.*

Or. en

### **Alteração 179 Phil Bennion**

#### **Proposta de regulamento Considerando 24**

##### *Texto da Comissão*

(24) Para serem eficientes, as taxas de utilização das infraestruturas de cada porto devem ser fixadas de forma transparente e autónoma, em conformidade com a estratégia comercial e de investimento do próprio porto.

##### *Alteração*

(24) Para serem eficientes, as taxas de utilização das infraestruturas de cada porto devem ser fixadas *pela autoridade portuária* de forma transparente e autónoma, em conformidade com a estratégia comercial e de investimento do próprio porto.

**Alteração 180**  
**Luis de Grandes Pascual**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 24**

*Texto da Comissão*

(24) *Para serem eficientes*, as taxas de utilização das infraestruturas de cada porto devem ser fixadas de forma transparente e *autónoma*, em conformidade com a estratégia comercial e de investimento do próprio porto.

*Alteração*

(24) As taxas de utilização das infraestruturas de cada porto devem ser fixadas de forma transparente *a fim de garantir um certo grau de autonomia*, em conformidade com a estratégia comercial e de investimento do próprio porto.

**Alteração 181**  
**Philippe De Backer**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 25**

*Texto da Comissão*

(25) *Deve permitir-se a diferenciação das taxas* de utilização das infraestruturas portuárias para promover o transporte marítimo de curta distância e atrair navios que tenham desempenho ambiental ou eficiência superiores à média, em termos de consumo de energia e das emissões de dióxido de carbono, nas operações de transporte, nomeadamente nas operações em terra e no mar associadas ao transporte marítimo. Contribuir-se-á, assim, para as políticas no domínio do ambiente e das alterações climáticas, bem como para o desenvolvimento sustentável do porto e da sua área envolvente, nomeadamente graças à redução da pegada ambiental dos navios que nele fazem escala ou estada.

*Alteração*

(25) *A autoridade portuária pode variar as taxas* de utilização das infraestruturas portuárias *enquanto parte da sua estratégia comercial*. As taxas de utilização das infraestruturas portuárias *podem variar, por exemplo* para promover o transporte marítimo de curta distância e atrair navios que tenham desempenho ambiental ou eficiência superiores à média, em termos de consumo de energia e das emissões de dióxido de carbono, nas operações de transporte, nomeadamente nas operações em terra e no mar associadas ao transporte marítimo. Contribuir-se-á, assim, para as políticas no domínio do ambiente e das alterações climáticas, bem como para o desenvolvimento sustentável

do porto e da sua área envolvente, nomeadamente graças à redução da pegada ambiental dos navios que nele fazem escala ou estada.

Or. en

**Alteração 182**  
**Philip Bradbourn**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 26**

*Texto da Comissão*

(26) **Devem existir estruturas adequadas para assegurar que** os utentes dos portos a que são cobradas taxas pela utilização de infraestruturas portuárias e/ou pelos serviços portuários **são** regularmente consultados quando essas taxas são definidas ou alteradas. As administrações portuárias também devem consultar regularmente outras partes interessadas sobre as principais questões relativas ao adequado desenvolvimento do porto, ao seu desempenho e à sua capacidade para atrair e gerar atividades económicas, como a coordenação dos serviços portuários na zona do porto e a eficácia das ligações ao interior e dos procedimentos administrativos portuários.

*Alteração*

(26) Os utentes dos portos **beneficiários de financiamento público** a que são cobradas taxas pela utilização de infraestruturas portuárias e/ou pelos serviços portuários **devem ser** regularmente consultados quando essas taxas são definidas ou alteradas. As administrações portuárias também devem consultar regularmente outras partes interessadas sobre as principais questões relativas ao adequado desenvolvimento do porto, ao seu desempenho e à sua capacidade para atrair e gerar atividades económicas, como a coordenação dos serviços portuários na zona do porto e a eficácia das ligações ao interior e dos procedimentos administrativos portuários.

Or. en

**Alteração 183**  
**Philippe De Backer**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 26**

*Texto da Comissão*

(26) **Devem existir estruturas adequadas**

*Alteração*

(26) **Deve ser assegurado** que os utentes

**para assegurar que** os utentes dos portos a que são cobradas taxas pela utilização de infraestruturas portuárias e/ou pelos serviços portuários são regularmente consultados quando essas taxas são definidas ou alteradas. As administrações portuárias também devem consultar regularmente outras partes interessadas sobre as principais questões relativas ao adequado desenvolvimento do porto, ao seu desempenho e à sua capacidade para atrair e gerar atividades económicas, como a coordenação dos serviços portuários na zona do porto e a eficácia das ligações ao interior e dos procedimentos administrativos portuários.

dos portos a que são cobradas taxas pela utilização de infraestruturas portuárias e/ou pelos serviços portuários são regularmente consultados quando essas taxas são definidas ou alteradas. As administrações portuárias também devem consultar regularmente outras partes interessadas sobre as principais questões relativas ao adequado desenvolvimento do porto, ao seu desempenho e à sua capacidade para atrair e gerar atividades económicas, como a coordenação dos serviços portuários na zona do porto e a eficácia das ligações ao interior e dos procedimentos administrativos portuários.

Or. en

**Alteração 184**  
**Sabine Wils**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 27**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(27) A fim de assegurar a aplicação correta e eficaz do presente regulamento, deve designar-se em cada Estado-Membro um órgão independente de supervisão, que pode ser um organismo já existente.***

***Suprimido***

Or. de

*Justificação*

*Este órgão de supervisão adicional é completamente supérfluo, criando apenas mais burocracia, o que, por sua vez, se encontra associado a custos e encargos adicionais.*

**Alteração 185**  
**Ślawomir Nitras, Artur Zasada**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 27**

*Texto da Comissão*

*(27) A fim de assegurar a aplicação correta e eficaz do presente regulamento, deve designar-se em cada Estado-Membro um órgão independente de supervisão, que pode ser um organismo já existente.*

*Alteração*

**Suprimido**

Or. pl

**Alteração 186**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 27**

*Texto da Comissão*

*(27) A fim de assegurar a aplicação correta e eficaz do presente regulamento, deve designar-se em cada Estado-Membro um órgão independente de supervisão, que pode ser um organismo já existente.*

*Alteração*

*(27) A fim de assegurar a existência de um mecanismo independente de reclamações, devem designar-se em cada Estado-Membro um ou mais órgãos independentes de supervisão. Para este efeito, podem ser designados organismos já existentes que não estejam ligados à administração do porto, como autoridades da concorrência, tribunais, ministérios ou departamentos de ministérios.*

Or. en

**Alteração 187**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 27**

*Texto da Comissão*

*(27) A fim de assegurar a aplicação correta e eficaz do presente regulamento, deve*

*Alteração*

*(27) A fim de assegurar a aplicação correta e eficaz do presente regulamento, cada*

*designar-se em* cada Estado-Membro um órgão independente de supervisão, que pode ser um organismo já existente.

Estado-Membro *deve designar* um órgão independente de supervisão, que pode ser um organismo já existente.

Or. ro

**Alteração 188**  
**Philip Bradbourn**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 28**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(28) Os órgãos independentes de supervisão devem trocar informações sobre o seu trabalho e cooperar com vista a assegurar a aplicação uniforme do presente regulamento.*

*Suprimido*

Or. en

**Alteração 189**  
**Sabine Wils**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 28**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(28) Os órgãos independentes de supervisão devem trocar informações sobre o seu trabalho e cooperar com vista a assegurar a aplicação uniforme do presente regulamento.*

*Suprimido*

Or. de

*Justificação*

*Este órgão de supervisão adicional é completamente supérfluo, criando apenas mais burocracia, o que, por sua vez, se encontra associado a custos e encargos adicionais.*

**Alteração 190**  
**Slawomir Nitras, Artur Zasada**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 28**

*Texto da Comissão*

*(28) Os órgãos independentes de supervisão devem trocar informações sobre o seu trabalho e cooperar com vista a assegurar a aplicação uniforme do presente regulamento.*

*Alteração*

**Suprimido**

Or. pl

**Alteração 191**  
**Karim Zéribi**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 28**

*Texto da Comissão*

(28) Os órgãos independentes de supervisão devem trocar informações sobre o seu trabalho e cooperar com vista a assegurar a aplicação **uniforme do** presente **regulamento**.

*Alteração*

(28) Os órgãos independentes de supervisão devem trocar informações sobre o seu trabalho e cooperar com vista a assegurar a aplicação **coerente da** presente **diretiva**.

Or. fr

**Alteração 192**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 28**

*Texto da Comissão*

(28) Os órgãos **independentes de supervisão** devem trocar informações

*Alteração*

(28) Os **diferentes** órgãos **que realizam a supervisão independente** devem **cooperar**

sobre o seu trabalho *e cooperar com vista a assegurar a aplicação uniforme do presente regulamento.*

*entre si e* trocar informações sobre o seu trabalho *em casos relativos a litígios e reclamações transfronteiriços.*

Or. en

**Alteração 193**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 29**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(29) A fim de complementar e alterar alguns elementos do presente regulamento não essenciais e, em especial, de promover a aplicação uniforme das taxas ambientais, reforçar a coerência destas taxas ao nível da União e assegurar princípios de tarifação comuns em relação com a promoção do transporte marítimo de curta distância, deve ser delegado na Comissão o poder de adotar atos, em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, no que diz respeito à classificação comum dos navios, dos combustíveis e dos tipos de operação, para efeitos da diferenciação das taxas de utilização das infraestruturas, e aos princípios comuns de tarifação da utilização das infraestruturas portuárias. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível dos peritos. Ao preparar e redigir atos delegados, a Comissão deve assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.*

*Suprimido*

Or. en

**Alteração 194**  
**Karim Zéríbi**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 29**

*Texto da Comissão*

(29) A fim de **complementar e alterar** alguns elementos **do presente regulamento não essenciais e, em especial, de promover a aplicação uniforme das** taxas ambientais, reforçar a coerência destas taxas ao nível da União e assegurar princípios de tarifação comuns em relação com a promoção do transporte marítimo de curta distância, deve ser delegado na Comissão o poder de adotar atos, em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, no que diz respeito à classificação comum dos navios, dos combustíveis **e dos tipos de operação, para efeitos da diferenciação das taxas de utilização das infraestruturas, e aos princípios comuns de tarifação da utilização das infraestruturas portuárias. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível dos peritos.** Ao preparar e redigir atos delegados, a Comissão deve assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

*Alteração*

(29) A fim de **reforçar** alguns elementos **da presente diretiva em termos de** taxas ambientais, reforçar a coerência destas taxas ao nível da União e assegurar princípios de tarifação comuns em relação com a promoção do transporte marítimo de curta distância, **e de forma mais alargada das «autoestradas do mar», na aceção do regulamento relativo às redes transeuropeias de transportes,** deve ser delegado na Comissão o poder de adotar atos, em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, no que diz respeito à classificação comum dos navios **e dos combustíveis. Aquando da adoção dos referidos atos delegados, a Comissão deve ter em conta o Índice de Desempenho Ambiental dos Navios, assim como o progresso alcançado pela Iniciativa Mundial dos Portos pelo Clima (WPCI). Estas classificações devem servir de base à diferenciação das taxas aplicáveis às infraestruturas sem, contudo, porem em causa a competência das autoridades portuárias competentes em termos de fixação das taxas aplicáveis à infraestrutura portuária.** Ao preparar e redigir atos delegados, a Comissão **Europeia** deve assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

Or. fr

**Alteração 195**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 29**

*Texto da Comissão*

(29) A fim de **complementar e alterar alguns elementos do presente regulamento não essenciais e, em especial, de promover a aplicação uniforme das taxas ambientais**, reforçar a coerência destas taxas ao nível da União e assegurar princípios de tarifação comuns em relação com a promoção do transporte marítimo de curta distância, deve ser delegado na Comissão o poder de adotar atos, em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, no que diz respeito à classificação comum dos navios, dos combustíveis **e dos tipos de operação, para efeitos da diferenciação das taxas de utilização das infraestruturas, e aos princípios comuns de tarifação da utilização das infraestruturas portuárias. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível dos peritos.** Ao preparar e redigir atos delegados, a Comissão deve assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

*Alteração*

(29) A fim de reforçar a coerência das taxas ambientais ao nível da União, deve ser delegado na Comissão o poder de adotar atos, em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, no que diz respeito à classificação comum **internacional** dos navios **e** dos combustíveis. Ao preparar e redigir atos delegados, a Comissão deve assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

Or. en

**Alteração 196**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 29**

*Texto da Comissão*

(29) A fim de **complementar e alterar**

*Alteração*

(29) A fim de reforçar a coerência das

*alguns elementos do presente regulamento não essenciais e, em especial, de promover a aplicação uniforme das taxas ambientais*, reforçar a coerência destas taxas ao nível da União *e assegurar princípios de tarifação comuns em relação com a promoção do transporte marítimo de curta distância*, deve ser delegado na Comissão o poder de adotar atos, em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, no que diz respeito à classificação comum dos navios, dos combustíveis *e dos tipos de operação, para efeitos da diferenciação das taxas de utilização das infraestruturas, e aos princípios comuns de tarifação da utilização das infraestruturas portuárias. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível dos peritos*. Ao preparar e redigir atos delegados, a Comissão deve assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

taxas ambientais ao nível da União, deve ser delegado na Comissão o poder de adotar atos, em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, no que diz respeito à classificação comum dos navios *e dos combustíveis. Ao adotar esses atos delegados, a Comissão deve ter em conta o Índice de Desempenho Ambiental dos Navios, assim como os progressos feitos pela World Ports Climate Initiative (Iniciativa Mundial dos Portos pelo Clima). Estas classificações devem servir apenas de base para permitir a diversificação das taxas cobradas pela utilização das infraestruturas portuárias e não devem afetar a competência da administração de um porto para fixar, de forma autónoma, o nível dessas taxas, em conformidade com as normas aplicáveis*. Ao preparar e elaborar atos delegados, a Comissão deve assegurar uma transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos relevantes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

Or. en

## Alteração 197

Luis de Grandes Pascual

### Proposta de regulamento

#### Considerando 29

##### *Texto da Comissão*

(29) A fim de *complementar e alterar alguns elementos do presente regulamento não essenciais e, em especial, de promover a aplicação uniforme das taxas ambientais*, reforçar a coerência destas taxas ao nível da União e assegurar princípios de tarifação comuns em relação com a promoção do transporte

##### *Alteração*

(29) A fim de reforçar a coerência das taxas ambientais ao nível da União, deve ser delegado na Comissão o poder de adotar atos, em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, no que diz respeito à classificação comum dos navios *e dos combustíveis. Ao adotar esses atos*

marítimo de curta distância, deve ser delegado na Comissão o poder de adotar atos, em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, no que diz respeito à classificação comum dos navios, *dos combustíveis e dos tipos de operação*, para efeitos da diferenciação das taxas de utilização das infraestruturas, *e aos princípios comuns de tarifação da utilização das infraestruturas portuárias. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível dos peritos.* Ao preparar e redigir atos delegados, a Comissão deve assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

*delegados, a Comissão deve ter em conta o Índice de Desempenho Ambiental dos Navios, assim como os progressos feitos pela World Ports Climate Initiative (Iniciativa Mundial dos Portos pelo Clima). Estas classificações devem servir apenas de base para permitir a diversificação das taxas cobradas pela utilização das infraestruturas portuárias e não devem afetar a competência da administração de um porto para fixar, de forma autónoma, o nível dessas taxas, em conformidade com as normas aplicáveis.* Ao preparar e redigir atos delegados, a Comissão deve assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

Or. en

## **Alteração 198** **Philip Bradbourn**

### **Proposta de regulamento** **Considerando 30**

*Texto da Comissão*

*(30) A fim de assegurar condições uniformes de aplicação do presente regulamento, deverão ser conferidas à Comissão competências de execução, no que diz respeito à criação de mecanismos adequados para o intercâmbio de informações entre os órgãos independentes de supervisão. Esses poderes devem ser exercidos em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo por parte dos Estados-Membros do exercício*

*Alteração*

*Suprimido*

*das competências de execução pela Comissão*<sup>13</sup>.

---

<sup>13</sup> JO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

Or. en

**Alteração 199**  
**Sabine Wils**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 30**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(30) A fim de assegurar condições uniformes de aplicação do presente regulamento, deverão ser conferidas à Comissão competências de execução, no que diz respeito à criação de mecanismos adequados para o intercâmbio de informações entre os órgãos independentes de supervisão. Essas competências devem ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão*<sup>13</sup>.

*Suprimido*

---

<sup>13</sup> JO L 55 de 28.02.11, p. 13.

Or. de

*Justificação*

*O considerando 30 é contrário ao princípio da subsidiariedade, permitindo à Comissão Europeia uma maior interferência nos assuntos nacionais e criando regulamentação burocrática adicional.*

**Alteração 200**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 30**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(30) A fim de assegurar condições uniformes de aplicação do presente regulamento, deverão ser conferidas à Comissão competências de execução, no que diz respeito à criação de mecanismos adequados para o intercâmbio de informações entre os órgãos independentes de supervisão. Esses poderes devem ser exercidos em conformidade com o Regulamento UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo por parte dos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão<sup>13</sup>.*

*Suprimido*

---

<sup>13</sup> JO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

Or. en

**Alteração 201**  
**Slawomir Nitras, Artur Zasada**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 30**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(30) A fim de assegurar condições uniformes de aplicação do presente regulamento, deverão ser conferidas à Comissão competências de execução, no que diz respeito à criação de mecanismos*

*Suprimido*

*adequados para o intercâmbio de informações entre os órgãos independentes de supervisão. Estas competências devem ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão*<sup>13</sup>.

---

<sup>13</sup> JO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

Or. pl

**Alteração 202**  
**Karim Zérìbi**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 30**

*Texto da Comissão*

(30) A fim de assegurar condições **uniformes** de aplicação **do** presente **regulamento**, deverão ser conferidas à Comissão competências de execução, no que diz respeito à criação de mecanismos adequados para o intercâmbio de informações entre os órgãos independentes de supervisão. Essas competências devem ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão<sup>13</sup>.

---

<sup>13</sup> JO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

*Alteração*

(30) A fim de assegurar condições **adequadas** de aplicação **da** presente **diretiva**, deverão ser conferidas à Comissão competências de execução, no que diz respeito à criação de mecanismos adequados para o intercâmbio de informações entre os órgãos independentes de supervisão. Essas competências devem ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão<sup>13</sup>.

---

<sup>13</sup> JO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

**Alteração 203**  
**David-Maria Sassoli, Franco Frigo**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 30**

*Texto da Comissão*

(30) A fim de assegurar condições uniformes de aplicação do presente regulamento, deverão ser conferidas à Comissão competências de execução, no que diz respeito à criação de mecanismos adequados para *o intercâmbio de informações entre os órgãos independentes de supervisão. Esses poderes devem ser exercidos em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo por parte dos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão*<sup>13</sup>.

---

<sup>13</sup> JO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

*Alteração*

(30) A fim de assegurar condições *justas e* uniformes de aplicação do presente regulamento, deverão ser conferidas à Comissão competências de execução, no que diz respeito à criação de mecanismos adequados para *a identificação de um organismo europeu cujas decisões sejam vinculativas para os portos.*

---

<sup>13</sup> JO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

*Justificação*

*A fim de garantir uma aplicação harmoniosa e justa do regulamento deverá ser identificado um organismo europeu.*

**Alteração 204**  
**David-Maria Sassoli, Franco Frigo**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 31**

*Texto da Comissão*

(31) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, a saber, assegurar a modernização dos serviços portuários e o enquadramento adequado para atrair os investimentos necessários em todos os portos da rede transeuropeia de transportes, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros, devido à dimensão europeia e à natureza internacional e transnacional das atividades portuárias e das atividades marítimas conexas, e podem, pois, dada a necessidade de assegurar a igualdade de condições de concorrência ao nível europeu, ser mais facilmente alcançados ao nível da União, esta pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para se alcançarem aqueles objetivos.

*Alteração*

*(Não se aplica à versão portuguesa.)*

Or. en

*Justificação*

*Para evitar qualquer mal-entendido, deverá ser útil indicar claramente a que tipo de porto o presente regulamento se aplica.*

**Alteração 205**  
**Philippe De Backer**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 31-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(31-A) As relações de trabalho portuárias têm uma grande influência sobre o funcionamento dos portos. Por***

*consequente, o comité de diálogo social setorial proporciona aos parceiros sociais um quadro para a definição dos objetivos relativos à organização do trabalho e às condições de trabalho, nomeadamente nos domínios da saúde e da segurança, da formação e das qualificações, da política da UE relativa aos combustíveis com baixo teor de enxofre e da atratividade do setor para os jovens trabalhadores e trabalhadoras. A Comissão deve promover e acompanhar de perto as negociações. Se não se chegar a um acordo até 2016, a Comissão deve avaliar a pertinência da elaboração de uma nova proposta legislativa.*

Or. en

**Alteração 206**  
**Karim Zéribi**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 31-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(31-A) As condições de trabalho nos portos têm grande influência na eficácia portuária. Nesse sentido, os comités de diálogo social setorial para os portos devem desempenhar o seu papel de conciliação em termos de condições sociais, nomeadamente condições de trabalho, saúde e segurança, de formação e de qualificação. A Comissão deve facilitar as negociações, apoiá-las e assegurar o seu acompanhamento. Os parceiros sociais são convidados a comunicar os seus progressos em tempo útil a fim de estes poderem ser integrados pela Comissão na redação do seu relatório sobre os efeitos da presente diretiva.*

Or. fr

**Alteração 207**

**Knut Fleckenstein, Saïd El Khadraoui, Kathleen Van Brempt**

**Proposta de regulamento**

**Considerando 31-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(31-A) As relações de trabalho portuárias têm uma grande influência sobre as atividades e o funcionamento dos portos. Por conseguinte, o comité de diálogo social no setor portuário poderá proporcionar aos parceiros sociais da UE um quadro para a possível adoção de resultados comuns relativos a questões sociais em matéria de relações laborais portuárias. Se necessário, a Comissão deve facilitar, apoiar e disponibilizar assistência técnica às negociações. Os parceiros sociais da UE devem ser convidados a apresentarem relatórios sobre os progressos alcançados em tempo útil, se assim o entenderem, de forma que os resultados possam ser considerados pela Comissão aquando da comunicação dos efeitos do presente regulamento.*

Or. en

**Alteração 208**

**Inés Ayala Sender**

**Proposta de regulamento**

**Considerando 31-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(31-A) As relações de trabalho portuárias têm uma grande influência sobre o funcionamento dos portos. Por conseguinte, o comité de diálogo social no setor portuário proporciona aos parceiros sociais um quadro para o estabelecimento*

*de resultados atinentes a matérias como a melhoria das condições de trabalho, a saúde e a segurança no trabalho, a formação e a qualificação. A Comissão deve facilitar, apoiar e acompanhar de perto as negociações. Os parceiros sociais devem ser encorajados a apresentarem relatórios de sobre os progressos alcançados em tempo útil, de forma que os resultados possam ser considerados pela Comissão aquando da comunicação dos efeitos do presente regulamento.*

Or. en

**Alteração 209**  
**Philippe De Backer**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 31-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(31-B) O presente regulamento não impõe um modelo específico de gestão portuária, com vista a estabelecer um determinado estatuto, papel ou missão às administrações portuárias. Contudo que as regras em matéria de acesso ao mercado e a transparência financeira sejam respeitadas, os modelos de gestão dos portos dos Estados-Membros que estão previstos na legislação nacional podem ser mantidas. Tal inclui modelos que delegam os direitos e as responsabilidades de gestão portuária às entidades públicas que servem o interesse geral do porto.*

Or. en

**Alteração 210**  
**Peter van Dalen**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 1**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**Artigo 1.º**

**Suprimido**

**Objeto e âmbito de aplicação**

**1. O presente regulamento estabelece:**

**(a) um quadro claro de acesso ao mercado dos serviços portuários;**

**(b) regras comuns em matéria de transparência financeira e de tarifação a aplicar pelas administrações portuárias e pelos prestadores de serviços portuários.**

**2. O presente regulamento é aplicável à prestação das seguintes categorias de serviços portuários, quer dentro da zona portuária, quer nos canais de entrada ou saída do porto.**

**(a) abastecimento de combustível;**

**(b) movimentação de carga;**

**(c) dragagem;**

**(d) amarração;**

**(e) serviços de passageiros;**

**(f) fornecimento de meios portuários de receção;**

**(g) pilotagem;**

**(h) reboque.**

**3. O presente regulamento é aplicável a todos os portos marítimos da rede transeuropeia de transportes, definida no anexo I do Regulamento XXX [Regulamento relativo às orientações para a RTE-T].**

**4. Os Estados-Membros podem aplicar o presente regulamento a outros portos marítimos. Os Estados-Membros que decidam aplicar o regulamento a outros portos marítimos devem notificar a sua decisão à Comissão.**

**Alteração 211**  
**Inés Ayala Sender**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 1 – n.º 1 – alínea a)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(a) um quadro claro de acesso ao mercado dos serviços portuários;***

***Suprimido***

Or. es

*Justificação*

*É necessário limitar o âmbito de aplicação da Diretiva a uma maior transparência em relação aos portos. A transparência dos fluxos financeiros, dos auxílios estatais e das ajudas europeias que os portos possam receber, etc.*

**Alteração 212**  
**Jean-Pierre Audy**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 1 – n.º 1 – alínea a)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(a) um quadro **claro** de acesso ao mercado dos serviços portuários;***

***(a) um quadro de acesso ao mercado dos serviços portuários;***

Or. fr

*Justificação*

*Sinceramente, qual é o interesse de acrescentar o adjetivo qualificativo «claro»? Proponho a sua supressão, uma vez que, no plano jurídico, não acrescenta nada ao texto.*

**Alteração 213**  
**Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 1 – n.º 2 – parte introdutória**

*Texto da Comissão*

2. O presente regulamento é aplicável à prestação das seguintes categorias de serviços portuários, quer dentro da zona portuária, quer nos canais de entrada ou saída do porto.

*Alteração*

2. O presente regulamento é aplicável à prestação das seguintes categorias de serviços portuários, quer dentro da zona portuária, quer nos canais de entrada ou saída do porto, ***desde que organizados como atividades económicas.***

Or. nl

*Justificação*

*O objetivo do regulamento consiste em tornar livre o acesso ao mercado para determinados serviços portuários, desde que estejam organizados como uma atividade económica. A presente alteração procura ter em consideração a liberdade de os Estados-Membros organizarem serviços não económicos, cumprindo, em simultâneo, as disposições do Tratado respeitantes à igualdade de tratamento, não-discriminação, transparência e livre circulação de pessoas.*

**Alteração 214**  
**Ivo Belet, Marianne Thyssen**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 1 – n.º 2 – parte introdutória**

*Texto da Comissão*

2. O presente regulamento é aplicável à prestação das seguintes categorias de serviços portuários, quer dentro da zona portuária, quer nos canais de entrada ou saída do porto.

*Alteração*

2. O presente regulamento é aplicável à prestação das seguintes categorias de serviços portuários, ***desde que organizados como atividades económicas,*** quer dentro da zona portuária, quer nos canais de entrada ou saída do porto.

Or. nl

**Alteração 215**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 1 – n.º 2 – parte introdutória**

*Texto da Comissão*

2. O presente regulamento é aplicável à prestação das seguintes categorias de serviços portuários, quer dentro da zona portuária, quer nos canais de entrada ou saída do porto.

*Alteração*

2. O presente regulamento é aplicável à prestação das seguintes categorias de serviços portuários, quer dentro da zona portuária, quer nos canais de entrada ou saída do porto *e à dragagem*.

Or. en

**Alteração 216**  
**Philip Bradbourn, Jacqueline Foster**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 1 – n.º 2 – alínea b)**

*Texto da Comissão*

***(b) movimentação de carga;***

*Alteração*

***Suprimido***

Or. en

*Justificação*

*Não é adequado que tais taxas em portos não-subsidiados que participem no mercado competitivo sejam objeto de regulamentação, nem que o custo de base seja exposto aos clientes do porto durante transações entre empresas quando não existe um requisito de reciprocidade sobre a outra parte.*

**Alteração 217**  
**Philip Bradbourn**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 1 – n.º 2 – alínea c)**

*Texto da Comissão*

***(c) dragagem;***

*Alteração*

***Suprimido***

**Alteração 218**  
**Sabine Wils**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 1 – n.º 2 – alínea c)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(c) dragagem;***

***Suprimido***

Or. de

*Justificação*

*Tal como o Bundesrat (Conselho Federal) alemão referiu, a dragagem não faz parte do mercado dos serviços portuários, mas cumpre uma missão de interesse público de garantia do acesso marítimo aos portos. A inclusão da dragagem no presente regulamento é, por conseguinte, incorreta.*

**Alteração 219**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 1 – n.º 2 – alínea c)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(c) dragagem;***

***Suprimido***

Or. en

**Alteração 220**  
**Carlo Fidanza, Dominique Riquet**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 1 – n.º 2 – alínea d)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**(d) amarração;**

***Suprimido***

Or. it

**Alteração 221**

**David-Maria Sassoli, Franco Frigo**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 1 – n.º 2 – alínea d)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**(d) amarração;**

***Suprimido***

Or. it

**Alteração 222**

**Philip Bradbourn**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 1 – n.º 2 – alínea d)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**(d) amarração;**

***Suprimido***

Or. en

**Alteração 223**

**Sabine Wils**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 1 – n.º 2 – alínea d)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**(d) amarração;**

***Suprimido***

Or. de

*Justificação*

*A amarração deve ser excluída do presente regulamento, devido, entre outras, a questões políticas e de segurança.*

**Alteração 224**  
**Karim Zéribi**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 1 – n.º 2 – alínea f)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**(f) amarração;**

**(f) pilotagem da barra;**

Or. fr

*Justificação*

*A tradução francesa enuncia de forma incorreta o serviço de amarração, denominado pilotagem da barra.*

**Alteração 225**  
**Dominique Vlasto, Dominique Riquet**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 1 – n.º 2 – alínea f)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**(f) amarração;**

**(f) pilotagem da barra;**

Or. fr

*Justificação*

*O termo «amarração» é demasiado restritivo relativamente ao conceito exato de «pilotagem da barra» em francês, que abrange as operações de amarração, desamarração e de reboque.*

**Alteração 226**  
**Sabine Wils**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 1 – n.º 2 – alínea f)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(f) fornecimento de meios portuários de  
receção;***

***Suprimido***

Or. de

*Justificação*

*Tal como o Bundesrat (Conselho Federal) alemão referiu, o fornecimento de meios portuários de receção não faz parte do mercado dos serviços portuários. O fornecimento de meios portuários de receção cumpre uma missão de interesse público, imprescindível para manter os portos limpos.*

**Alteração 227**  
**Philip Bradbourn**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 1 – n.º 2 – alínea g)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(g) pilotagem;***

***Suprimido***

Or. en

**Alteração 228**  
**Sabine Wils**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 1 – n.º 2 – alínea g)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(g) pilotagem;***

***Suprimido***

Or. de

### *Justificação*

*Tal como o Bundesrat (Conselho Federal) alemão referiu, a pilotagem não faz parte do mercado dos serviços portuários, desenvolvendo, antes de mais, atividades determinantes para a garantia da segurança náutica e dos portos. A escolha desta formulação por parte da Comissão foi seguramente ditada pelas grandes linhas de contentores, que pretendem, por esta via, fazer pressão sobre as taxas de pilotagem.*

#### **Alteração 229** **Carlo Fidanza**

##### **Proposta de regulamento** **Artigo 1 – n.º 2 – alínea h)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(h) reboque.*

*Suprimido*

Or. it

#### **Alteração 230** **David-Maria Sassoli, Franco Frigo**

##### **Proposta de regulamento** **Artigo 1 – n.º 2 – alínea h)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(h) reboque.*

*Suprimido*

Or. it

#### **Alteração 231** **Philip Bradbourn**

##### **Proposta de regulamento** **Artigo 1 – n.º 2 – alínea h)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(h) reboque.*

*Suprimido*

**Alteração 232**  
**Sabine Wils**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 1 – n.º 2 – alínea h)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(h) reboque.*

*Suprimido*

Or. de

**Alteração 233**  
**Karim Zéribi**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 1 – n.º 3**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

3. *O* presente **regulamento** é aplicável a todos os portos marítimos da rede transeuropeia de transportes, definida no anexo I do Regulamento XXX [Regulamento relativo às orientações para a RTE-T].

3. *A* presente **diretiva** é aplicável a todos os portos marítimos **da rede central** da rede transeuropeia de transportes, definida no anexo I do Regulamento XXX [Regulamento relativo às orientações para a RTE-T].

Or. fr

*Justificação*

*A limitação de aplicação do texto aos portos da rede central da RTE-T parece mais oportuna. O número seguinte do mesmo artigo já permite alargar o âmbito de aplicação do texto aos outros portos mediante decisão de cada Estado-Membro.*

**Alteração 234**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 1 – n.º 3**

*Texto da Comissão*

(3) O presente regulamento é aplicável a todos os portos marítimos da rede transeuropeia de transportes, definida no anexo I do Regulamento XXX [Regulamento relativo às orientações para a RTE-T].

*Alteração*

(3) O presente regulamento é aplicável a todos os portos marítimos ***e portos fluvio-marítimos*** da rede transeuropeia de transportes, definida no anexo I do Regulamento XXX [Regulamento relativo às orientações para a RTE-T].

Or. ro

**Alteração 235**  
**Philippe De Backer**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 1 – n.º 4-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***4-A. Os Estados-Membros podem igualmente aplicar o presente regulamento aos demais serviços portuários. Nesse caso, devem notificar a Comissão da sua decisão.***

Or. en

*Justificação*

*A lista do n.º 2 é restrita, por conseguinte, adita-se o presente número a fim de dotar os Estados-Membros da possibilidade de trazer outros serviços portuários ao abrigo do regulamento.*

**Alteração 236**  
**Peter van Dalen**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 2**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***[...]***

***Suprimido***

**Alteração 237**  
**Giommaria Uggias**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 1 – n.º 1 – ponto 2**

*Texto da Comissão*

2. «Serviços de movimentação de carga», a organização e a execução das operações de movimentação da carga entre o navio que a transporta e terra, independentemente de a carga se destinar a importação ou exportação ou estar em trânsito, incluindo o tratamento, o transporte e o armazenamento temporário da carga no terminal correspondente, diretamente relacionados com a operação de transporte, mas excluindo a armazenagem em entreposto, a desconsolidação e consolidação e quaisquer outros serviços de valor acrescentado relacionados com a carga movimentada;

*Alteração*

2. «Serviços de movimentação de carga», a organização e a execução das operações de movimentação da carga entre o navio que a transporta e terra, independentemente de a carga se destinar a importação ou exportação ou estar em trânsito, incluindo o tratamento, o transporte e o armazenamento temporário da carga no terminal correspondente, diretamente relacionados com a operação de transporte, mas excluindo a armazenagem em entreposto, a desconsolidação e consolidação e quaisquer outros serviços de valor acrescentado relacionados com a carga movimentada ***no que diz respeito aos portos***;

Or. it

**Alteração 238**  
**Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 2**

*Texto da Comissão*

2. «Serviços de movimentação de carga», a organização e a execução das operações de movimentação da carga entre o navio que a transporta e terra, independentemente de a carga se destinar a importação ou exportação ou estar em trânsito, incluindo o tratamento, o transporte e o

*Alteração*

2. «Serviços de movimentação de carga», a organização e a execução das operações de movimentação da carga entre o navio que a transporta e terra, independentemente de a carga se destinar a importação ou exportação ou estar em trânsito, incluindo ***a fixação e o desengate***, o tratamento, o

armazenamento temporário da carga no terminal correspondente, diretamente relacionados com a operação de transporte, **mas excluindo** a armazenagem em entreposto, a desconsolidação e consolidação e quaisquer outros serviços de valor acrescentado relacionados com a carga movimentada;

transporte e o armazenamento temporário da carga no terminal correspondente, diretamente relacionados com a operação de transporte, **incluindo** a armazenagem em entreposto, a desconsolidação e consolidação e quaisquer outros serviços de valor acrescentado relacionados com a carga movimentada **executados no porto marítimo**;

Or. nl

### Alteração 239

Ślawomir Nitras, Artur Zasada

#### Proposta de regulamento

#### Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 2

##### *Texto da Comissão*

2. «Serviços de movimentação de carga», a organização e a execução das operações de movimentação da carga entre o navio que a transporta e terra, independentemente de a carga se destinar a importação ou exportação ou estar em trânsito, incluindo o tratamento, o transporte e o armazenamento temporário da carga no terminal correspondente, **diretamente relacionados com a operação de transporte, mas excluindo** a armazenagem em entreposto, a desconsolidação e consolidação e **quaisquer** outros serviços **de valor acrescentado** relacionados com a carga **movimentada**;

##### *Alteração*

2. «Serviços de movimentação de carga», a organização e a execução das operações de movimentação da carga entre o navio que a transporta e terra, independentemente de a carga se destinar a importação ou exportação ou estar em trânsito, incluindo o tratamento, o transporte e o armazenamento temporário da carga no terminal correspondente, a armazenagem em entreposto, a desconsolidação e consolidação e outros serviços **diretamente relacionados com o transporte da** carga;

Or. pl

##### *Justificação*

*As práticas de movimentação de carga nos terminais portuários de alguns Estados-Membros compreendem, muitas vezes, a armazenagem em entreposto, a formação e a desconsolidação de contentores, bem como a sua consolidação. Se a disposição que define a movimentação de carga no regulamento não for alterada, poderá gerar uma situação em que os diversos serviços prestados por uma única agência portuária são objeto de uma regulamentação*

*separada.*

**Alteração 240**  
**Sabine Wils**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 3**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**3. «Dragagem», a remoção de areia, sedimentos ou outras substâncias do fundo dos canais de acesso ao porto, a fim de permitir que os navios possam aceder ao porto, compreendendo tanto a remoção inicial (dragagem principal) como a dragagem de manutenção para manter os canais acessíveis;**

**Suprimido**

Or. de

*Justificação*

*Em conformidade com a alteração 14 [segundo a qual o artigo 1.º, n.º 2, alínea c) («dragagem»), deve ser suprimido], o presente ponto deve ser igualmente suprimido.*

**Alteração 241**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 3**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**3. «Dragagem», a remoção de areia, sedimentos ou outras substâncias do fundo dos canais de acesso ao porto, a fim de permitir que os navios possam aceder ao porto, compreendendo tanto a remoção inicial (dragagem principal) como a dragagem de manutenção para manter os canais acessíveis;**

**3. «Dragagem», a remoção de areia, sedimentos ou outras substâncias do fundo dos canais de acesso ao porto *ou dentro do próprio porto*, a fim de permitir que os navios possam aceder ao porto, compreendendo tanto a remoção inicial (dragagem principal) como a dragagem de manutenção para manter os canais acessíveis;**

**Alteração 242**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 3**

*Texto da Comissão*

3. «Dragagem», a remoção de areia, sedimentos ou outras substâncias do fundo dos canais de acesso ao porto, a fim de permitir que os navios possam aceder ao porto, compreendendo tanto a remoção inicial (dragagem principal) como a dragagem de manutenção para manter os canais acessíveis;

*Alteração*

3. «Dragagem», a remoção de areia, sedimentos ou outras substâncias do fundo dos canais de acesso ao porto, a fim de permitir que os navios possam aceder ao porto, compreendendo tanto a remoção inicial (dragagem principal) como a dragagem de manutenção para manter os canais acessíveis, ***sendo que não constitui um serviço portuário oferecido aos utentes;***

Or. en

**Alteração 243**  
**Dominique Vlasto**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 5**

*Texto da Comissão*

5. «Administração do porto», a entidade pública ou privada que, em conjugação ou não com outras atividades, tem como função, nos termos da legislação ou da regulamentação nacional, a administração e gestão das infraestruturas portuárias ***e do tráfego portuário, bem como*** a coordenação e, se for o caso, o controlo das atividades dos operadores presentes no porto;

*Alteração*

5. «Administração do porto», a entidade pública ou privada que, em conjugação ou não com outras atividades, tem como função, nos termos da legislação ou da regulamentação nacional, a administração e gestão das infraestruturas portuárias, a coordenação e, se for o caso, ***a realização, a organização ou*** o controlo das atividades dos operadores presentes no porto ***em questão, a administração e gestão do tráfego portuário no porto em questão, assim como o ordenamento do território portuário;***

*Justificação*

*Complementando a alteração do relator, que faz uma distinção para abranger as diferentes responsabilidades atribuídas às administrações dos portos nos Estados-Membros, também é necessário mencionar as competências em matéria de ordenamento do território portuário, que, nomeadamente, tem impacto na interconexão com as outras infraestruturas e atividades económicas.*

**Alteração 244**  
**Carlo Fidanza**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 1 – n.º 1 – ponto 6**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**6. «Serviços de amarração», os serviços necessários para ancorar ou acostar os navios no porto ou nos canais de acesso ao porto;**

***Suprimido***

Or. it

**Alteração 245**  
**Sabine Wils**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 6**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**6. «Serviços de amarração», os serviços necessários para ancorar ou acostar os navios no porto ou nos canais de acesso ao porto;**

***Suprimido***

Or. de

*Justificação*

*Em conformidade com a alteração 15 [segundo a qual o artigo 1.º, n.º 2, alínea d)*

(«amarração»), deve ser suprimido], o presente ponto deve ser igualmente suprimido.

**Alteração 246**  
**Karim Zéribi**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 6**

*Texto da Comissão*

6. «Serviços de **amarração**», os serviços necessários para ancorar ou acostar os navios no porto ou nos canais de acesso ao porto;

*Alteração*

6. «Serviços de **pilotagem da barra**», os serviços **responsáveis pelas operações de amarração, reboque e desamarração** necessários para ancorar ou acostar os navios no porto ou nos canais de acesso ao porto;

Or. fr

*Justificação*

*É conveniente clarificar a definição. A versão francesa faz referência à amarração e não à pilotagem da barra. Além disso, a pilotagem da barra agrupa três tipos de operações: amarração, reboque e desamarração.*

**Alteração 247**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 6**

*Texto da Comissão*

6. «Serviços de amarração», os serviços necessários para **ancorar ou** acostar os navios no porto ou nos canais de acesso ao porto;

*Alteração*

6. «Serviços de amarração», os serviços necessários para acostar os navios no porto ou nos canais de acesso ao porto, **permitindo que os passageiros e outras pessoas, bens ou cargas sejam transferidos em segurança para dentro ou para fora do navio**;

Or. el

**Alteração 248**  
**Dominique Vlasto, Dominique Riquet**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 6**

*Texto da Comissão*

6. «Serviços de **amarração**», os serviços **necessários para ancorar ou acostar os navios** no porto ou nos canais de acesso **ao porto**;

*Alteração*

6. «Serviços de **pilotagem da barra**», os serviços, **equipamentos terrestres e marítimos e o pessoal destinados às operações de amarração, de reboque e de desamarração de um navio** no porto ou nos canais de acesso **às infraestruturas portuárias**;

Or. fr

*Justificação*

*O termo «amarração» é demasiado restritivo relativamente ao conceito exato de «pilotagem da barra» em francês, que abrange as operações de amarração, desamarração e de reboque.*

**Alteração 249**  
**Sabine Wils**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 8**

*Texto da Comissão*

8. «**Pilotagem**», o serviço de condução de um navio por um piloto ou uma estação de pilotagem, a fim de permitir a sua navegação segura nos canais de acesso ao porto;

*Alteração*

**Suprimido**

Or. de

*Justificação*

*Em conformidade com a alteração 17 [segundo a qual o artigo 1.º, n.º 2, alínea g) («pilotagem»), deve ser suprimido], o presente ponto deve ser igualmente suprimido.*

**Alteração 250**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 8**

*Texto da Comissão*

8. «Pilotagem», o serviço de condução de um navio por um piloto ou uma estação de pilotagem, a fim de permitir a sua navegação segura nos canais de acesso ao porto;

*Alteração*

8. «Pilotagem», o serviço de condução de um navio por um piloto ou uma estação de pilotagem, a fim de permitir a sua navegação segura nos canais de acesso ao porto **e na navegação de ou para o alto-mar**;

Or. ro

**Alteração 251**  
**Karim Zéribi**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 9**

*Texto da Comissão*

9. «Taxa de utilização da infraestrutura portuária», a taxa cobrada em benefício **direto ou indireto** da administração do porto e paga pelos operadores dos navios ou pelos donos da carga pela utilização das instalações e dos serviços que permitem a entrada e saída dos navios, incluindo os canais de acesso ao porto, **bem como** o acesso ao tratamento dos passageiros e da carga;

*Alteração*

9. «Taxa de utilização da infraestrutura portuária», a taxa cobrada em benefício da administração do porto e paga pelos operadores dos navios ou pelos donos da carga pela utilização das **infraestruturas, das** instalações e dos serviços **sob o controlo e gestão administrativa da administração do porto**, que permitem a entrada e saída dos navios, incluindo os canais de acesso ao porto **e** o acesso ao tratamento dos passageiros e da carga, **assim como as conexões portuárias terrestres**;

Or. fr

*Justificação*

*A presente alteração justifica-se por si própria.*

## Alteração 252

Dominique Vlasto, Dominique Riquet

### Proposta de regulamento

#### Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 9

##### *Texto da Comissão*

9. «Taxa de utilização da infraestrutura portuária», a taxa cobrada em benefício ***direto ou indireto*** da administração do porto e paga pelos operadores dos navios ou pelos donos da carga pela utilização das instalações e dos serviços que permitem a entrada e saída dos navios, incluindo os canais de acesso ao porto, ***bem como*** o acesso ao tratamento dos passageiros e da carga;

##### *Alteração*

9. «Taxa de utilização da infraestrutura portuária», a taxa cobrada em benefício da administração do porto e paga pelos operadores dos navios ou pelos donos da carga pela utilização das instalações e dos serviços que permitem a entrada e saída dos navios, incluindo os canais de acesso ao porto ***que estão sob a administração e gestão do próprio porto***, o acesso ao tratamento dos passageiros e da carga, ***bem como as conexões terrestres ao porto***;

Or. fr

##### *Justificação*

*É necessário precisar que os canais de acesso terrestre ao porto podem ser objeto de taxas nos casos em que sejam efetivamente administrados pelo porto em causa.*

## Alteração 253

Silvia-Adriana Țicău

### Proposta de regulamento

#### Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 9

##### *Texto da Comissão*

9. «Taxa de utilização da infraestrutura portuária», a taxa cobrada em benefício direto ou indireto da administração do porto ***e paga pelos operadores dos navios ou pelos donos da carga pela utilização das instalações e dos serviços que permitem a entrada e saída dos navios, incluindo os canais de acesso ao porto, bem como o acesso ao tratamento dos***

##### *Alteração*

9. «Taxa de utilização da infraestrutura portuária, a taxa cobrada em benefício direto ou indireto da administração do porto ***ou dos canais de acesso ao porto, conforme adequado, e paga por todos os utentes das infraestruturas portuárias, incluindo as infraestruturas de serviço de passageiros, instalações portuárias***

*passageiros e da carga;*

*essenciais e canais de acesso ao porto;*

Or. ro

**Alteração 254**  
**Sabine Wils**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 10**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*10. «Meio portuário de receção», uma estrutura fixa, flutuante ou móvel apta a receber resíduos gerados nos navios ou resíduos da carga, na aceção da Diretiva 2000/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa aos meios portuários de receção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga<sup>14</sup>;*

**Suprimido**

---

<sup>14</sup> JO L 332 de 28.12.2000, p. 81-90.

Or. de

*Justificação*

*Em conformidade com a alteração 16 [segundo a qual o artigo 1.º, n.º 2, alínea f) («fornecimento de meios portuários de receção»), deve ser suprimido], o presente ponto deve ser igualmente suprimido.*

**Alteração 255**  
**Karim Zéribi**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 12**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

12. «Contrato de serviço portuário», um acordo formal e juridicamente vinculativo entre o prestador de um serviço portuário e uma autoridade competente, mediante o

12. «Contrato de serviço portuário», um acordo formal e juridicamente vinculativo entre o prestador de um serviço portuário e uma autoridade competente, mediante o

qual esta entidade o designa para prestar serviços portuários, na sequência de um procedimento destinado a limitar o número de prestadores;

qual esta entidade o designa para prestar serviços portuários, na sequência de um procedimento destinado a limitar o número de prestadores, *sem prejuízo dos procedimentos de designação de prestadores de serviços portuários existentes nos Estados-Membros*;

Or. fr

### *Justificação*

*A noção de contrato de serviços portuários proposta não corresponde à prática em alguns Estados-Membros.*

#### **Alteração 256** **Corien Wortmann-Kool**

#### **Proposta de regulamento** **Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 13**

##### *Texto da Comissão*

13. «Prestador de serviços portuários», uma pessoa singular ou *colectiva* que presta ou pretende prestar, *a título oneroso*, uma ou mais das categorias de serviços portuários enumeradas no artigo 1.º, n.º 2;

##### *Alteração*

13. «Prestador de serviços portuários», uma pessoa singular ou *coletiva* que presta ou pretende prestar uma ou mais das categorias de serviços portuários enumeradas no artigo 1.º, n.º 2;

Or. en

#### **Alteração 257** **Silvia-Adriana Țicău**

#### **Proposta de regulamento** **Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 13**

##### *Texto da Comissão*

13. «Prestador de serviços portuários», uma pessoa singular ou coletiva que presta *ou pretende prestar*, a título oneroso, uma

##### *Alteração*

13. «Prestador de serviços portuários», uma pessoa singular ou coletiva que presta *no âmbito de um quadro regulamentado*,

ou mais das categorias de serviços portuários enumeradas no artigo 1.º, n.º 2;

a título oneroso, uma ou mais das categorias de serviços portuários enumeradas no artigo 1.º, n.º 2;

Or. ro

## **Alteração 258**

**Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 13**

##### *Texto da Comissão*

13. «Prestador de serviços portuários», uma pessoa singular ou coletiva que presta ou pretende prestar, a título oneroso, uma ou mais das categorias de serviços portuários **enumeradas no artigo 1.º, n.º 2;**

##### *Alteração*

13. «Prestador de serviços portuários», uma pessoa singular ou coletiva que presta ou pretende prestar, a título oneroso, uma ou mais das categorias de serviços portuários **organizados como uma atividade económica;**

Or. nl

##### *Justificação*

*Em conformidade com a alteração do artigo 1.º, n.º 2, propõe-se que os Estados-Membros (ou outras autoridades competentes ou outros organismos de administração do porto aos quais a responsabilidade tenha sido delegada) fiquem habilitados a decidir se um serviço portuário deve ser considerado uma atividade económica.*

## **Alteração 259**

**Ivo Belet, Marianne Thyssen**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 13**

##### *Texto da Comissão*

13. «Prestador de serviços portuários», uma pessoa singular ou coletiva que presta ou pretende prestar, a título oneroso, uma ou mais das categorias de serviços portuários enumeradas no artigo 1.º, n.º 2;

##### *Alteração*

13. «Prestador de serviços portuários», uma pessoa singular ou coletiva que presta ou pretende prestar, a título oneroso, uma ou mais das categorias de serviços portuários enumeradas no artigo 1.º, n.º 2,

*se organizados como uma atividade económica;*

Or. nl

**Alteração 260**  
**Dominique Vlasto**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 16**

*Texto da Comissão*

16. «Porto marítimo», uma área em terra e na água em que foram feitas as obras e instalados os equipamentos que permitem, principalmente, a receção de navios e a sua carga e descarga, o armazenamento de mercadorias, a receção e entrega destas mercadorias e o embarque e desembarque de passageiros, bem como qualquer outra infraestrutura necessária para os operadores de transportes na zona portuária;

*Alteração*

16. «Porto marítimo», uma área em terra e na água em que foram feitas as obras e instalados os equipamentos que permitem, principalmente, a receção de navios e a sua carga e descarga, o armazenamento de mercadorias, a receção e entrega destas mercadorias e o embarque e desembarque de passageiros *e de outras pessoas*, bem como qualquer outra infraestrutura necessária para os operadores de transportes na zona portuária;

Or. fr

*Justificação*

*Podem embarcar e desembarcar outras pessoas que não sejam passageiros. Além disso, a última parte do parágrafo permite que não se tenha uma visão limitadora das infraestruturas portuárias, ao incluir, por exemplo, infraestruturas necessárias à reparação naval.*

**Alteração 261**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 16**

*Texto da Comissão*

16. «Porto marítimo», *uma* área em terra e na água em que foram feitas as obras e

*Alteração*

16. «Porto marítimo», uma área *delimitada* em terra e na água em que foram feitas as

instalados os equipamentos que permitem, principalmente, a receção de navios e a sua carga e descarga, o armazenamento de mercadorias, a receção e entrega destas mercadorias e o embarque e desembarque de passageiros; bem como qualquer outra infraestrutura necessária para os operadores de transportes na zona portuária;

obras e instalados os equipamentos que permitem, principalmente, a receção de navios e a sua carga e descarga, o armazenamento de mercadorias, a receção e entrega destas mercadorias e o embarque e desembarque de passageiros; bem como qualquer outra infraestrutura necessária para os operadores de transportes na zona portuária;

Or. ro

**Alteração 262**  
**Carlo Fidanza**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 1 – n.º 1 – ponto 17**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***17. «Reboque», a assistência prestada por um rebocador à manobra de um navio, para que este possa entrar ou sair do porto com segurança;***

***Suprimido***

Or. it

**Alteração 263**  
**Sabine Wils**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 17**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***17. «Reboque», a assistência prestada por um rebocador à manobra de um navio, para que este possa entrar ou sair do porto com segurança;***

***Suprimido***

Or. de

*Justificação*

*Em conformidade com a alteração 18 [segundo a qual o artigo 1.º, n.º 2, alínea h) («reboque»), deve ser suprimido], o presente ponto deve ser igualmente suprimido.*

**Alteração 264**  
**Jutta Steinruck**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 18-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***18-A. «Subcontratado», qualquer pessoa singular ou coletiva à qual seja atribuída a execução de toda ou parte das obrigações de um contrato prévio;***

Or. en

**Alteração 265**  
**Mathieu Grosch, Ivo Belet, Marianne Thyssen**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 18-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***18-A. «Infraestruturas de acesso e de defesa», toda a infraestrutura que garante o acesso por mar ou por terra a uma zona portuária, incluindo as obras de acesso marítimo e defesa, as ligações de acesso terrestre aos serviços de transportes públicos em geral e as infraestruturas para os equipamentos necessários na zona do porto.***

Or. en

*Justificação*

*As infraestruturas portuárias requerem uma abordagem própria. Verifica-se, em particular, a necessidade de uma definição mais clara das diferentes infraestruturas portuárias.*

**Alteração 266**  
**Phil Bennion**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 18-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***18-A. «Portos geridos e que operam através do setor privado», um porto que não é gerido nem opera através de uma autoridade nacional, região, província ou de um município;***

Or. en

**Alteração 267**  
**Mathieu Grosch, Ivo Belet, Marianne Thyssen**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 18-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***18-B. «Terminais ou infraestruturas relacionadas com projetos», trabalhos civis na zona portuária que inclui os ancoradouros utilizados para a amarração dos navios, a recuperação de terras utilizadas para a construção dos terminais, dragagem ao longo dos ancoradouros e acesso aos terminais das instalações do transporte público geral na zona portuária, a que se refere o artigo 2.º, parágrafo 1, ponto 18-A;***

Or. en

*Justificação*

*As infraestruturas portuárias requerem uma abordagem própria. Verifica-se, em particular, a necessidade de uma definição mais clara das diferentes infraestruturas portuárias.*

**Alteração 268**  
**Mathieu Grosch, Ivo Belet, Marianne Thyssen**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 18-C (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***18-C. «Superestruturas portuárias», obras de superfície, armazéns, workshops, edifícios de escritório, equipamento móvel e fixo, sistemas de informação e de automação necessários à realização dos serviços portuários acima mencionados nos termos do artigo 2.º, ponto 2;***

Or. en

*Justificação*

*As infraestruturas portuárias requerem uma abordagem própria. Verifica-se, em particular, a necessidade de uma definição mais clara das diferentes infraestruturas portuárias.*

**Alteração 269**  
**Jutta Steinruck**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo -3 (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***Artigo -3.º***

***Subcontratação***

- 1. Um prestador de serviços portuários a que se refere o artigo 2.º, ponto 13 poderá não subcontratar serviços exceto se, por motivos de força maior, se vir na impossibilidade temporária de prestar esses serviços. Uma ação coletiva não pode ser considerada força maior.***
- 2. Os subcontratados não podem subcontratar serviços portuários.***

**3. Qualquer prestador de serviços portuários que utilize um ou mais subcontratados deve indicar o nome e as atividades dos subcontratados em causa à administração portuária.**

**4. Sempre que o empregador seja subcontratado, e sem prejuízo do disposto na legislação nacional em matéria de direito de regresso ou no domínio da segurança social, os Estados-Membros devem assegurar que o contratante que tenha diretamente subcontratado o empregador seja considerado responsável, solidariamente com o empregador ou sub-rogando-se a este, pelos pagamentos de:**

**(a) qualquer sanção financeira aplicada e**

**(b) eventuais pagamentos em atraso devidos**

**5. Sempre que o empregador seja subcontratado, os Estados-Membros devem assegurar que o contratante principal e qualquer subcontratado intermédio que tivessem conhecimento de que o subcontratado empregador empregou nacionais de países terceiros em situação irregular sejam responsabilizados pelos pagamentos referidos no n.º 4, solidariamente com o empregador ou sub-rogando-se ao subcontratado empregador ou contratante que subcontratou diretamente o empregador.**

**6. Os Estados-Membros podem prever normas de responsabilidade mais rigorosas nos termos da legislação nacional.**

**7. Os subcontratados devem poder provar a sua boa reputação quanto ao cumprimento dos direitos sociais e laborais, incluindo a aplicação de legislação e acordos a favor da proteção da saúde e da segurança.**

Or. en

**Alteração 270**  
**Peter van Dalen**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 3**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**Artigo 3.º**

**Suprimido**

***Liberdade de prestação de serviços***

***1. A liberdade de prestação de serviços nos portos marítimos abrangidos pelo presente regulamento é aplicável aos prestadores de serviços portuários estabelecidos na União, nas condições estabelecidas no presente capítulo.***

***2. Os prestadores de serviços portuários devem ter acesso às instalações portuárias essenciais na medida do necessário ao exercício das suas atividades. As condições de acesso devem ser equitativas, razoáveis e não-discriminatórias.***

Or. nl

**Alteração 271**  
**Peter van Dalen**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 4**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**Artigo 4.º**

**Suprimido**

***Requisitos mínimos para a prestação de serviços portuários***

***1. A administração do porto pode exigir que os prestadores de serviços portuários cumpram requisitos mínimos para efeitos da prestação do serviço portuário correspondente.***

**2. Os requisitos mínimos a que se refere o n.º 1 apenas podem dizer respeito:**

**(a) às qualificações profissionais do prestador, do seu pessoal ou das pessoas singulares que gerem efetiva e continuamente as atividades do prestador;**

**(b) aos equipamentos necessários para a prestação do serviço portuário em causa, em condições de normalidade e segurança, e à capacidade de manter estes equipamentos ao nível adequado;**

**(c) ao cumprimento dos requisitos de segurança marítima, de segurança do porto e dos seus acessos, instalações e equipamentos e de segurança das pessoas;**

**(d) ao cumprimento dos requisitos ambientais locais, nacionais, da União e internacionais.**

**3. Os requisitos mínimos devem ser transparentes, não-discriminatórios, objetivos e pertinentes para a categoria e a natureza dos serviços portuários em causa.**

**4. Se os requisitos mínimos compreenderem conhecimentos locais específicos ou a familiarização com as condições locais, a administração do porto deve assegurar um acesso adequado à formação necessária, em condições transparentes e sem discriminações, salvo se o Estado-Membro o assegurar.**

**5. No caso previsto no n.º 1, os requisitos mínimos a que se refere o n.º 2 e o procedimento de concessão do direito de prestar serviços portuários com base nesses requisitos devem ser publicados pela administração do porto até 1 de julho de 2015 ou, se os requisitos forem aplicáveis depois dessa data, pelo menos três meses antes da data de aplicação prevista. Os prestadores de serviços portuários devem ser previamente informados das alterações aos critérios e**

*ao procedimento.*

Or. nl

## **Alteração 272**

**Karim Zéribi**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 4 – n.º 1**

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 1

#### *Texto da Comissão*

1. A **administração do porto** pode exigir que os prestadores de serviços portuários cumpram requisitos mínimos para efeitos da prestação do serviço portuário correspondente.

#### *Alteração*

1. A **autoridade portuária ou a autoridade competente** pode exigir que os prestadores de serviços portuários cumpram requisitos mínimos para efeitos da prestação do serviço portuário correspondente.

Or. fr

#### *Justificação*

*É mais pertinente fixar alguns requisitos a nível nacional, em vez de a nível local, como acontece por exemplo com as qualificações profissionais.*

## **Alteração 273**

**Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 4 – n.º 1**

#### *Texto da Comissão*

1. A administração do porto pode exigir que os prestadores de serviços portuários cumpram requisitos mínimos para efeitos da prestação do serviço portuário correspondente.

#### *Alteração*

1. **Sem prejuízo da possibilidade de imposição de obrigações de serviço público na aceção do artigo 8.º**, a administração do porto pode exigir que os prestadores de serviços portuários cumpram requisitos mínimos para efeitos da prestação do serviço portuário correspondente.

*Justificação*

*Mesmo nos casos em que o acesso ao mercado dos serviços portuários é ilimitado, poderá ser necessário impor obrigações de serviço público, no sentido de prevenir determinados fatores (favorecimentos, problemas de coordenação, etc.) que originam uma distorção do mercado.*

**Alteração 274**  
**Dominique Vlasto**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 4 – n.º 1**

*Texto da Comissão*

1. A administração do porto **pode** exigir que os prestadores de serviços portuários cumpram requisitos mínimos para efeitos da prestação do serviço portuário correspondente.

*Alteração*

1. A administração do porto **deve** exigir que os prestadores de serviços portuários cumpram requisitos mínimos para efeitos da prestação do serviço portuário correspondente.

Or. fr

*Justificação*

*O carácter facultativo desta disposição não corresponde às questões abrangidas pelos requisitos mínimos apresentados.*

**Alteração 275**  
**Dominique Vlasto**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 4 – n.º 2 – parte introdutória**

*Texto da Comissão*

2. Os requisitos mínimos a que se refere o n.º 1 **apenas podem dizer** respeito:

*Alteração*

2. Os requisitos mínimos a que se refere o n.º 1 **dizem** respeito:

Or. fr

### *Justificação*

*O carácter restritivo desta disposição não corresponde às questões abrangidas pelos requisitos mínimos apresentados.*

#### **Alteração 276**

**Sławomir Nitras, Artur Zasada**

#### **Proposta de regulamento**

**Artigo 4 – n.º 2 – parte introdutória**

##### *Texto da Comissão*

2. Os requisitos mínimos a que se refere o n.º 1 **apenas** podem dizer respeito:

##### *Alteração*

2. Os requisitos mínimos a que se refere o n.º 1 podem, **nomeadamente**, dizer respeito:

Or. pl

### *Justificação*

*O regulamento deverá proporcionar às administrações portuárias um grau elevado de liberdade para estabelecer os requisitos mínimos aplicáveis à prestação de serviços.*

#### **Alteração 277**

**Silvia-Adriana Țicău**

#### **Proposta de regulamento**

**Artigo 4 – n.º 2 – alínea b)**

##### *Texto da Comissão*

(b) **aos** equipamentos necessários para a prestação do serviço portuário em causa, em condições de normalidade e segurança, e à capacidade de manter estes equipamentos ao nível adequado;

##### *Alteração*

(b) **ao acesso ao serviço portuário em causa e às infraestruturas de** equipamentos necessários para a prestação do serviço portuário em causa, em condições de normalidade e segurança, e à capacidade de manter estes equipamentos ao nível adequado;

Or. ro

**Alteração 278**  
**Dominique Vlasto, Dominique Riquet**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 4 – n.º 2 – alínea b)**

*Texto da Comissão*

(b) aos equipamentos necessários para a prestação do serviço portuário em causa, em condições de normalidade e segurança, e à capacidade de manter estes equipamentos ao nível adequado;

*Alteração*

(b) aos equipamentos necessários para a prestação do serviço portuário em causa **a qualquer navio que o porto seja suscetível de acolher, em todos os ancoradouros**, em condições de normalidade e segurança **e de forma contínua**, e à capacidade **técnica e financeira** de manter estes equipamentos ao nível adequado

Or. fr

*Justificação*

*Alguns serviços portuários devem respeitar os princípios da universalidade e da continuidade, em especial quando decorrem do exercício de uma missão de serviço público.*

**Alteração 279**  
**Georges Bach**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 4 – n.º 2 – alínea c)**

*Texto da Comissão*

(c) ao cumprimento dos requisitos de segurança marítima, de segurança do porto e dos seus acessos, instalações e equipamentos e de segurança das pessoas;

*Alteração*

(c) ao cumprimento dos requisitos de segurança marítima, de segurança do porto e dos seus acessos, instalações e equipamentos, **trabalhadores** e de segurança das pessoas;

Or. en

**Alteração 280**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 4 – n.º 2 – alínea c)**

*Texto da Comissão*

(c) ao cumprimento dos requisitos de segurança marítima, de segurança do porto e dos seus acessos, instalações e equipamentos e de segurança das pessoas;

*Alteração*

(c) ao cumprimento dos requisitos de segurança marítima, de segurança do porto e dos seus acessos, instalações e equipamentos e de segurança das pessoas, ***de disponibilidade do serviço e da cooperação entre os serviços técnico-náuticos;***

Or. en

**Alteração 281**  
**Carlo Fidanza, Antonio Cancian**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 4 – n.º 2 – alínea c)**

*Texto da Comissão*

(c) ao cumprimento dos requisitos de segurança marítima, de segurança do porto e dos seus acessos, instalações e equipamentos e de segurança das pessoas;

*Alteração*

(c) ao cumprimento dos requisitos de segurança marítima, de segurança do porto e dos seus acessos, instalações e equipamentos e de segurança das pessoas ***e de disponibilidade do serviço;***

Or. en

**Alteração 282**  
**Jean-Pierre Audy**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 4 – n.º 2 – alínea d)**

*Texto da Comissão*

(d) ao cumprimento dos requisitos ambientais locais, nacionais, da União e internacionais.

*Alteração*

(d) ao cumprimento dos requisitos ***sociais e*** ambientais locais, nacionais, da União e internacionais.

Or. fr

*Justificação*

*É conveniente evitar o dumping social.*

**Alteração 283**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 4 – n.º 2 – alínea d-A) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(d-A) ao cumprimento da legislação social e laboral;*

Or. en

**Alteração 284**  
**Karim Zéribi**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 4 – n.º 2 – alínea d-A) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(d-A) a idoneidade do requerente relativamente ao respeito pelos direitos sociais e laborais, incluindo o respeito pelas convenções coletivas existentes e disposições legais em termos de saúde e segurança no local de trabalho;*

Or. fr

**Alteração 285**  
**Sabine Wils**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 4 – n.º 2 – alínea d-A) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(d-A) ao cumprimento das normas da legislação social e laboral, incluindo das disposições em matéria de proteção da saúde e prevenção de acidentes;***

Or. de

*Justificação*

*Este aditamento afigura-se necessário, uma vez que é imperativo que o regulamento estabeleça as disposições que regem as condições laborais dos trabalhadores dos portos marítimos europeus.*

**Alteração 286**  
**Brian Simpson**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 4 – n.º 2 – alínea d-A) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(d-A) à boa reputação do prestador de serviços portuários no atinente à aplicação das normas sociais que protegem a saúde e a segurança dos empregados, bem como na observância dos seus direitos laborais;***

Or. en

*Justificação*

*Juntamente com as qualificações profissionais, os equipamentos, a segurança marítima e as preocupações ambientais, a boa reputação relativa ao cumprimento das normas sociais deve também desempenhar um papel relevante na escolha do prestador de serviços.*

**Alteração 287**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 4 – n.º 2 – alínea d-A) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(d-A) aos requisitos de disponibilidade;***

Or. en

**Alteração 288**

**Knut Fleckenstein, Saïd El Khadraoui, Kathleen Van Brempt**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 4 – n.º 2 – alínea d-A) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(d-A) à boa reputação do prestador de serviços portuários no atinente ao cumprimento das normas sociais e laborais, incluindo a aplicação de legislação e acordos em matéria de proteção da saúde e da segurança;***

Or. en

**Alteração 289**

**Georges Bach**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 4 – n.º 2-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***2-A. ao cumprimento da legislação social e laboral, incluindo a aplicação de legislação e acordos em matéria de proteção da saúde e a segurança***

Or. en

**Alteração 290**

**Mara Bizzotto**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 4 – n.º 3-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***3-A. A administração do porto integrada na RTE-T pode participar no sistema de desenvolvimento de ligações terrestres aos mercados também com investimentos próprios em obras e/ou infraestruturas.***

Or. it

**Alteração 291**  
**Karim Zéribi**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 4 – n.º 4**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***4. Se os requisitos mínimos compreenderem conhecimentos locais específicos ou a familiarização com as condições locais, a administração do porto deve assegurar um acesso adequado à formação necessária, em condições transparentes e sem discriminações, salvo se o Estado-Membro o assegurar.***

***Suprimido***

Or. fr

*Justificação*

*Parece ser evidente que uma oferta de serviços portuários, em estreita ligação com a segurança e a segurança marítima, deve assegurar tais prestações. Como tal, este número parece supérfluo.*

**Alteração 292**  
**Jean-Pierre Audy**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 4 – n.º 4**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**4. Se os requisitos mínimos compreenderem conhecimentos locais específicos ou a familiarização com as condições locais, a administração do porto deve assegurar um acesso adequado à formação necessária, em condições transparentes e sem discriminações, salvo se o Estado-Membro o assegurar.**

***Suprimido***

Or. fr

*Justificação*

*Não cabe à administração portuária assegurar o acesso a uma formação adequada aos prestadores de serviços em condições transparentes e não-discriminatórias.*

#### **Alteração 293**

**Ślawomir Nitras, Artur Zasada**

#### **Proposta de regulamento**

**Artigo 4 – n.º 4**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

4. Se os requisitos mínimos compreenderem conhecimentos locais específicos ou a familiarização com as condições locais, a administração do porto **deve** assegurar um acesso **adequado** à formação necessária, em condições transparentes e sem discriminações, salvo se o Estado-Membro o assegurar.

4. Se os requisitos mínimos compreenderem conhecimentos locais específicos ou a familiarização com as condições locais, a administração do porto **pode** assegurar um acesso à formação necessária, em condições transparentes e sem discriminações, salvo se o Estado-Membro o assegurar.

Or. pl

#### **Alteração 294**

**Philip Bradbourn**

#### **Proposta de regulamento**

**Artigo 4 – n.º 5**

*Texto da Comissão*

5. No caso previsto no n.º 1, os requisitos mínimos a que se refere o n.º 2 e o procedimento de concessão do direito de prestar serviços portuários com base nesses requisitos devem ser publicados pela administração do porto até 1 de julho de **2015** ou, se os requisitos forem aplicáveis depois dessa data, pelo menos três meses antes da data de aplicação prevista. Os prestadores de serviços portuários devem ser previamente informados das alterações aos critérios e ao procedimento.

*Alteração*

5. No caso previsto no n.º 1, os requisitos mínimos a que se refere o n.º 2 e o procedimento de concessão do direito de prestar serviços portuários com base nesses requisitos devem ser publicados pela administração do porto até 1 de julho de **2018** ou, se os requisitos forem aplicáveis depois dessa data, pelo menos três meses antes da data de aplicação prevista. Os prestadores de serviços portuários devem ser previamente informados das alterações aos critérios e ao procedimento.

Or. en

**Alteração 295**  
**Silvia-Adriana Ticaú**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 4 – n.º 5**

*Texto da Comissão*

5. No caso previsto no n.º 1, os requisitos mínimos a que se refere o n.º 2 e o procedimento de concessão do direito de prestar serviços portuários com base nesses requisitos devem ser publicados pela administração do porto até 1 de julho de 2015 ou, se os requisitos forem aplicáveis depois dessa data, pelo menos **três** meses antes da data de aplicação prevista. Os prestadores de serviços portuários devem ser previamente informados das alterações aos critérios e ao procedimento.

*Alteração*

5. No caso previsto no n.º 1, os requisitos mínimos a que se refere o n.º 2 e o procedimento de concessão do direito de prestar serviços portuários com base nesses requisitos devem ser publicados pela administração do porto até 1 de julho de 2015 ou, se os requisitos forem aplicáveis depois dessa data, pelo menos **seis** meses antes da data de aplicação prevista. Os prestadores de serviços portuários devem ser previamente informados das alterações aos critérios e ao procedimento.

Or. ro

**Alteração 296**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 4 – n.º 5**

*Texto da Comissão*

5. No caso previsto no n.º 1, os requisitos mínimos a que se refere o n.º 2 e o procedimento de concessão do direito de prestar serviços portuários com base nesses requisitos devem ser publicados pela administração do porto **até 1 de julho de 2015 ou**, se os requisitos forem aplicáveis depois dessa data, pelo menos três meses antes da data de aplicação prevista. Os prestadores de serviços portuários devem ser previamente informados das alterações aos critérios e ao procedimento.

*Alteração*

5. No caso previsto no n.º 1, os requisitos mínimos a que se refere o n.º 2 e o procedimento de concessão do direito de prestar serviços portuários com base nesses requisitos devem ser publicados pela administração do porto, **o mais tardar, três anos após a entrada em vigor do presente regulamento** ou, se os requisitos forem aplicáveis depois dessa data, pelo menos três meses antes da data de aplicação prevista. Os prestadores de serviços portuários devem ser previamente informados das alterações aos critérios e ao procedimento.

Or. en

**Alteração 297**  
**Peter van Dalen**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 5**

*Texto da Comissão*

**Artigo 5.º**

***Procedimento para assegurar o cumprimento dos requisitos mínimos***

***1. A administração do porto deve tratar os prestadores de serviços portuários com equidade e agir com transparência.***

***2. A administração do porto deve deferir ou indeferir os pedidos de concessão do direito de prestar serviços portuários com base nos requisitos mínimos estabelecidos em conformidade com o artigo 4.º no prazo de um mês a contar da data de receção do pedido. As decisões de indeferimento devem ser devidamente justificadas com base em critérios***

*Alteração*

***Suprimido***

*objetivos, transparentes,  
não-discriminatórios e proporcionados.*

*3. A limitação da vigência da decisão emitida nos termos do n.º 2 só pode justificar-se por razões relacionadas com o tipo e a natureza do serviço portuário.*

Or. nl

**Alteração 298**  
**Karim Zéribi**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 5 – n.º 2**

*Texto da Comissão*

2. A administração do porto deve deferir ou indeferir os pedidos de concessão do direito de prestar serviços portuários com base nos requisitos mínimos estabelecidos em conformidade com o artigo 4.º **no** prazo **de um mês** a contar da data de receção do pedido. As decisões de indeferimento devem ser devidamente justificadas com base em critérios objetivos, transparentes, não-discriminatórios e proporcionados.

*Alteração*

2. A administração do porto deve deferir ou indeferir os pedidos de concessão do direito de prestar serviços portuários com base nos requisitos mínimos estabelecidos em conformidade com o artigo 4.º **num** prazo **razoável que não pode ultrapassar 6 meses** a contar da data de receção do pedido. As decisões de indeferimento devem ser devidamente justificadas com base em critérios objetivos, transparentes, não-discriminatórios e proporcionados.

Or. fr

*Justificação*

*É conveniente dar uma maior margem de manobra aos portos relativamente ao prazo necessário para a avaliação do fornecimento do serviço, sem que tal afete a qualidade geral da prestação de serviços oferecida pelo porto.*

**Alteração 299**  
**Philippe De Backer**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 5 – n.º 2**

*Texto da Comissão*

2. A administração do porto deve deferir ou indeferir os pedidos de concessão do direito de prestar serviços portuários com base nos requisitos mínimos estabelecidos em conformidade com o artigo 4.º no prazo de **um mês** a contar da data de receção do pedido. As decisões de indeferimento devem ser devidamente justificadas com base em critérios objetivos, transparentes, não-discriminatórios e proporcionados.

*Alteração*

2. A administração do porto deve deferir ou indeferir os pedidos de concessão do direito de prestar serviços portuários com base nos requisitos mínimos estabelecidos em conformidade com o artigo 4.º no prazo de **dois meses** a contar da data de receção do pedido. As decisões de indeferimento devem ser devidamente justificadas com base em critérios objetivos, transparentes, não-discriminatórios e proporcionados.

Or. en

*Justificação*

*A fim de respeitar o processo de tomada de decisão nos diferentes portos, deve ser concedido tempo suficiente às administrações portuárias para que estes tomem as suas decisões.*