



PARLAMENTO EUROPEU

2009 - 2014

---

*Comissão dos Transportes e do Turismo*

---

**2013/0157(COD)**

11.11.2013

**\*\*\*I**

## **PROJETO DE RELATÓRIO**

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um quadro normativo para o acesso aos serviços portuários e a transparência financeira dos portos  
(COM(2013)0296 – C7-0144/2013 – 2013/0157(COD))

Comissão dos Transportes e do Turismo

Relator: Knut Fleckenstein

### ***Legenda dos símbolos utilizados***

- \* Processo de consulta
- \*\*\* Processo de aprovação
- \*\*\*I Processo legislativo ordinário (primeira leitura)
- \*\*\*II Processo legislativo ordinário (segunda leitura)
- \*\*\*III Processo legislativo ordinário (terceira leitura)

(O processo indicado tem por fundamento a base jurídica proposta no projeto de ato.)

### ***Alterações a um projeto de ato***

#### **Alterações do Parlamento apresentadas em duas colunas**

As supressões são assinaladas em *itálico* e a *negrito* na coluna da esquerda. As substituições são assinaladas em *itálico* e a *negrito* na coluna da esquerda e na coluna da direita. O texto novo é assinalado em *itálico* e a *negrito* na coluna da direita.

A primeira e a segunda linhas do cabeçalho de cada alteração identificam o passo relevante do projeto de ato em apreço. Se uma alteração disser respeito a um ato já existente, que o projeto de ato pretenda modificar, o cabeçalho comporta ainda uma terceira e uma quarta linhas, que identificam, respetivamente, o ato existente e a disposição visada do ato em causa.

#### **Alterações do Parlamento apresentadas sob a forma de texto consolidado**

Os trechos novos são assinalados em *itálico* e a *negrito*. Os trechos suprimidos são assinalados pelo símbolo **■** ou rasurados (por exemplo: "~~ABCD~~"). As substituições são assinaladas formatando o texto novo em *itálico* e a *negrito* e suprimindo, ou rasurando, o texto substituído. Exceção: as modificações de natureza estritamente técnica introduzidas pelos serviços com vista à elaboração do texto final não são assinaladas.

## ÍNDICE

	<b>Página</b>
PROJETO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU .....	5
EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS .....	57



## PROJETO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU

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

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

(Processo legislativo ordinário: primeira leitura)

*O Parlamento Europeu,*

- Tendo em conta a proposta da Comissão ao Parlamento e ao Conselho (COM(2013)0296),
  - Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 2, e o artigo 100.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nos termos dos quais a Comissão apresentou a proposta ao Parlamento (C7-0144/2013),
  - Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,
  - Tendo em conta os pareceres fundamentados apresentados no quadro do Protocolo n.º 2 relativo à aplicação dos princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade pelo Congresso dos Deputados e o Senado espanhóis, pela Assembleia Nacional da República Francesa, pelo Senado italiano, pelo Parlamento letão, pelo Parlamento maltês, pelo Sejm e pelo Senado polacos, que afirmam que o projeto de ato legislativo não respeita o princípio da subsidiariedade,
  - Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu, de 11 de julho de 2013<sup>1</sup>,
  - Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões de .....<sup>2</sup>,
  - Tendo em conta o artigo 55.º do seu Regimento,
  - Tendo em conta o relatório da Comissão dos Transportes e do Turismo e o parecer da Comissão do Emprego e dos Assuntos Sociais (A7-0000/2013),
1. Aprova a posição em primeira leitura que se segue;
  2. Requer à Comissão que lhe submeta de novo a sua proposta, se pretender alterá-la substancialmente ou substituí-la por um outro texto;
  3. Encarrega o seu Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho e à Comissão, bem como aos Parlamentos nacionais.

---

<sup>1</sup> Ainda não publicado no Jornal Oficial.

<sup>2</sup> Ainda não publicado no Jornal Oficial.

## Alteração 1

### 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 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

*Justificação*

*O regulamento deveria ser examinado e aplicado no âmbito de uma abordagem mais ampla. Convém mencionar explicitamente os desafios da ausência de um mercado interno no setor dos transportes marítimos como o principal obstáculo à competitividade do transporte marítimo de curta distância e à eficiência dos portos.*

## Alteração 2

### Proposta de regulamento Considerando 4

*Texto da Comissão*

*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

(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

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.

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.

Or. en

### *Justificação*

*A fim de evitar confusões, o relator alterou todas as referências de «portos identificados na RTE-T» para «portos marítimos identificados na RTE-T», que constituem o âmbito de aplicação correto do presente regulamento. É digno de nota que os Estados-Membros também podem decidir torná-lo aplicável a outros portos, não necessariamente incluídos nas orientações para a RTE-T, numa base voluntária.*

## **Alteração 3**

### **Proposta de regulamento Considerando 5**

#### *Texto da Comissão*

(5) O objetivo do artigo 56.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia é eliminar as restrições à livre prestação de serviços na União. Nos termos do artigo 58.º do mesmo Tratado, ***esse objetivo deve ser alcançado no quadro das*** disposições constantes do título relativo aos transportes, mais especificamente do artigo 100.º, n.º 2.

#### *Alteração*

(5) O objetivo do artigo 56.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) é eliminar as restrições à livre prestação de serviços na União. Nos termos do artigo 58.º do mesmo Tratado, ***a livre prestação de serviços em matéria de transportes é regulada pelas*** disposições constantes do título relativo aos transportes, mais especificamente do artigo 100.º, n.º 2, do TFUE.

Or. en

## Justificação

*A alteração tem em conta o texto oficial do TFUE.*

### Alteração 4

#### 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*** 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

## Justificação

*É necessário indicar que a autoprestação não deve ser regulada, de forma nenhuma, ao nível da União. Uma vez que não existem disposições sociais para uma tal abertura do mercado, não é adequado fazer uma referência que indique as perspetivas da futura inclusão.*

## Alteração 5

### 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, ao equipamento necessário para a prestação do serviço portuário ***relevante e a conformidade com os requisitos em matéria de segurança marítima. Estas condições devem ter em conta os requisitos ambientais, assim como as normas sociais nacionais.***

Or. en

#### *Justificação*

*A lista de critérios relativos aos requisitos mínimos é exaustiva e a alteração harmoniza o considerando com o respetivo artigo. A seguir às qualificações profissionais, à segurança marítima e às preocupações ambientais, as normas sociais também devem desempenhar um papel na escolha do prestador de serviços.*

## Alteração 6

### Proposta de regulamento Considerando 9

#### *Texto da Comissão*

(9) O procedimento de concessão do direito de prestar serviços portuários, quando for exigido o cumprimento de requisitos mínimos, deve ser transparente, objetivo e não discriminatório, além de permitir que os prestadores de serviços

#### *Alteração*

(9) *(Não se aplica à versão portuguesa.)*

portuários iniciem a prestação dos seus serviços em tempo útil.

Or. en

#### *Justificação*

*Este considerando foi alterado a fim de apresentar um texto mais claro e exaustivo.*

### **Alteração 7**

#### **Proposta de regulamento Considerando 10**

##### *Texto da Comissão*

(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 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.

##### *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, **quando os** terrenos **são reservados** 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.

Or. en

#### *Justificação*

*Nem todos os portos trabalham com um plano formal de desenvolvimento, e, quando o fazem, os planos normalmente não referem o número máximo de prestadores para um determinado espaço.*

### **Alteração 8**

#### **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

#### *Justificação*

*As limitações em matéria de espaço da área aquática do porto e a sua capacidade de mercado devem ser tidas em conta. Em portos de menor dimensão, poderá não haver atividade suficiente para vários prestadores. Uma outra razão possível para a limitação do número de prestadores são as preocupações de segurança, de proteção e ambientais, a fim de assegurar a facilidade das operações portuárias.*

### **Alteração 9**

#### **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]*<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.*

---

<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 *sempre que* o número de prestadores *é* limitado deve *estar aberto a todas as partes interessadas e ser não discriminatório.*

Or. en

#### *Justificação*

*O processo de seleção previsto na diretiva relativa à adjudicação de contratos de concessão apenas deve ser aplicável quando os contratos são adjudicados a título de concessão. No caso de outros tipos de contratos, o processo de seleção deve seguir os princípios previstos*

no presente regulamento.

## Alteração 10

### 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 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, a sua acessibilidade económica a ***uma certa categoria*** de utentes ***e operações portuárias seguras e sustentáveis em termos ambientais***.

Or. en

#### *Justificação*

*A administração do porto deve poder decidir quanto à imposição de obrigações de serviço público, a fim de permitir que as práticas existentes sejam mantidas no futuro. Além disso, as obrigações de serviço público devem ser possíveis para assegurar a segurança, a proteção e a sustentabilidade em termos ambientais das operações portuárias.*

## Alteração 11

### 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

#### *Alteração*

(18) ***A administração do porto em questão 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

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**.

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

Or. en

### *Justificação*

*A administração do porto ou a autoridade competente deve dispor de poderes para decidir da prestação, por ela própria, de um serviço específico. Além disso, a fim de evitar confusões, o relator alterou todas as referências de «portos identificados na RTE-T» para «portos marítimos identificados na RTE-T», que constituem o âmbito de aplicação correto do presente regulamento.*

## **Alteração 12**

### **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

#### *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 **deveria afetar** 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

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.

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. en

### *Justificação*

*No que diz respeito à transferência de pessoal, é necessário solicitar aos Estados-Membros que concedam ao pessoal os direitos dos quais beneficiariam em caso de transferência na aceção da Diretiva 2001/23/CE.*

## **Alteração 13**

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

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(20-A) De acordo com a Resolução A.960 da Organização Marítima Internacional (OMI), cada área de pilotagem requer que o piloto possua experiência altamente especializada, assim como conhecimentos locais. Uma vez que a OMI reconhece a utilidade da administração regional ou local da pilotagem, esta última deveria ser isenta das disposições em matéria de acesso ao mercado previstas no Capítulo II do presente regulamento.***

Or. en

### *Justificação*

*A pilotagem deve ser excluída do capítulo relativo ao acesso ao mercado, uma vez que se trata de um serviço altamente relevante para a segurança da navegação. Na sua Resolução A.960, a OMI reconheceu o papel importante desempenhado pelos pilotos marítimos na promoção da segurança marítima e na proteção do ambiente marinho. Além disso, a OMI não pretende envolver-se na certificação ou no licenciamento de pilotos, nem nos sistemas de pilotagem praticados nos vários Estados, pelo que parece não se justificar que a União o*

faça.

## Alteração 14

### 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 **objeto de financiamento público** 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.

Or. en

#### *Justificação*

*A separação das contas deve limitar-se à atividade/investimento objeto de financiamento público relativamente a outros serviços. O presente regulamento não estabelece a obrigação de ter contas separadas para cada serviço quando o porto apenas recebe fundos públicos numa área específica.*

## Alteração 15

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

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

***(22-A) Portos marítimos com um volume de negócios inferior ao limiar previsto na Diretiva 2006/111/CE devem cumprir as obrigações em matéria de transparência estipuladas no artigo 12.º do presente regulamento de forma proporcionada,***

*sem terem de sofrer um encargo administrativo desproporcionado.*

Or. en

*Justificação*

*Os portos pequenos apenas devem ter de aplicar as disposições em matéria de transparência proporcionalmente ao seu encargo administrativo. O limiar deve estar em conformidade com a Diretiva 2006/111/CE relativa à transparência das relações financeiras entre os Estados-Membros e as empresas públicas, bem como à transparência financeira relativamente a certas empresas.*

**Alteração 16**

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

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(22-B) A Comissão deveria clarificar a noção de 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 para ligações de acesso terrestre ferroviário e rodoviário ao sistema nacional de transportes, infraestruturas necessárias aos serviços na zona portuária e toda a infraestrutura que permita acesso a uma zona portuária, incluindo acesso marítimo, vias navegáveis e obras de defesa. Estes tipos de infraestrutura devem ser acessíveis a todos os potenciais utentes em termos equitativos e não discriminatórios e pertencem ao âmbito da responsabilidade do Estado de satisfazer as necessidades gerais da população.***

Or. en

*Justificação*

*Para criar a igualdade de condições entre os portos, são fundamentais regras claras sobre 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.

## Alteração 17

### 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. 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

#### *Justificação*

*O âmbito de aplicação do artigo 13.º tem de ser mais preciso. As taxas não devem ser desproporcionais em relação ao valor do serviço prestado.*

## Alteração 18

### 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

#### *Alteração*

(24) ***O papel da administração do porto é, entre outros, facilitar o comércio e agir como intermediário entre os operadores regionais dos transportes e da indústria.***

estratégia comercial e de investimento do próprio porto.

***Por conseguinte, e por razões de eficiência,*** 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.

Or. en

### *Justificação*

*O papel em evolução da administração do porto deve ser enfatizado quando se menciona a necessidade de uma fixação autónoma das taxas. Os portos precisam de um certo grau de autonomia na procura de um perfil comercial específico e no estabelecimento de uma ligação à economia regional, para atraírem mais tráfego do que os outros, etc.*

## **Alteração 19**

### **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*** diferenciação das taxas de utilização das infraestruturas portuárias ***é um instrumento importante para a administração do porto, devendo ser permitida. 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 ***ajudando a reduzir a*** pegada ambiental dos navios que nele fazem escala ou estada.

*Justificação*

*Esta nova redação confere uma maior flexibilidade aos administradores do porto para fixarem estrategicamente e seguirem a sua estratégia económica.*

**Alteração 20****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.***

*Justificação*

*O artigo 17.º deve centrar-se mais na função do tratamento das reclamações e da resolução de litígios do que na criação de um mecanismo independente de supervisão. Em vez de prescrever um organismo por Estado-Membro, a supervisão independente (independentemente da forma que assumir) deve ser assegurada pelo Estado-Membro.*

**Alteração 21****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 ***diferentes*** ***órgãos que realizam a*** supervisão ***independente*** devem ***cooperar entre si*** e trocar informações sobre o seu trabalho ***em casos relativos a litígios e reclamações transfronteiriços.***

## Justificação

*É suficiente a previsão da cooperação relativa a litígios e reclamações transfronteiriços (artigo 17.º, n.º 4).*

## Alteração 22

## 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 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 redigir atos delegados, a Comissão deve assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

## Justificação

*O poder da Comissão para adotar atos delegados deve ser estritamente limitado. As classificações comuns de navios e combustíveis devem ser fixadas em consonância com as normas internacionais. Os tipos de operações segundo as quais as taxas podem variar devem ficar ao critério do porto, assim como a fixação das taxas.*

### Alteração 23

#### 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 28.2.2011, p. 13.

Or. en

## Justificação

*Esta alteração é consentânea com a supressão do artigo 18.º.*

### Alteração 24

#### 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*

(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 **marítimos** 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.

Or. en

*Justificação*

*A fim de evitar confusões, o relator alterou todas as referências de «portos identificados na RTE-T» para «portos marítimos identificados na RTE-T», que constituem o âmbito de aplicação correto do presente regulamento. É digno de nota que os Estados-Membros também podem decidir torná-lo aplicável a outros portos, não necessariamente incluídos nas orientações para a RTE-T, numa base voluntária.*

**Alteração 25**

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

*Texto da Comissão*

**c) dragagem;**

*Alteração*

**Suprimido**

Or. en

## *Justificação*

*A dragagem não constitui um serviço portuário oferecido aos utilizadores. É, em vez disso, um trabalho de manutenção da infraestrutura portuária destinado a manter o porto acessível, o que é da responsabilidade da administração do porto ou da autoridade competente. O presente regulamento não deve, por conseguinte, ser aplicável aos serviços de dragagem. (Serviço comparável ao de quebra-gelos, que não está incluído).*

### **Alteração 26**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 2 – ponto 2**

<i>Texto da Comissão</i>	<i>Alteração</i>
<p>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;</p>	<p>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, <b>a peação</b>, 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;</p>

Or. en

## *Justificação*

*Os serviços de movimentação de carga devem incluir a «peação» (a amarração dos contentores a bordo dos navios).*

### **Alteração 27**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 2 – ponto 3**

<i>Texto da Comissão</i>	<i>Alteração</i>
<p><b>3. «Dragagem», a remoção de areia, sedimentos ou outras substâncias do</b></p>	<p><b>Suprimido</b></p>

PR\1009294PT.doc 23/59 PE521.596v02-00

*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;*

Or. en

#### *Justificação*

*A dragagem não constitui um serviço portuário oferecido aos utilizadores. É, em vez disso, um trabalho de manutenção da infraestrutura portuária destinado a manter o porto acessível, o que é da responsabilidade da administração do porto ou da autoridade competente. O presente regulamento não deverá, por conseguinte, ser aplicável aos serviços de dragagem nem deverá definir o termo «dragagem». (Serviço comparável ao de quebra-gelos, que não está incluído).*

#### **Alteração 28**

##### **Proposta de regulamento Artigo 2 – 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 e a administração e gestão do tráfego portuário no porto em questão;**

Or. en

#### *Justificação*

*A administração e a gestão do tráfego portuário devem seguir-se à expressão «se for o caso», uma vez que não constituem um dever da administração portuária de todos os Estados-Membros.*

## Alteração 29

### Proposta de regulamento Artigo 2 – 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», *a amarração de um navio ao posto de acostagem ou ao cais a fim de o imobilizar, permitindo que os passageiros e outras pessoas, bens ou carga sejam movimentados em segurança para dentro ou para fora do navio;*

Or. en

#### *Justificação*

*O serviço de amarração deve ser confinado à amarração comercial no porto ou no posto de acostagem ou cais, uma vez que as vias de acesso podem não ser administradas pelos portos e, por exemplo, a amarração em eclusas não constitui amarração comercial.*

## Alteração 30

### Proposta de regulamento Artigo 2 – 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 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 *cujos canais de acesso estão sob a administração e gestão do próprio porto*, bem como o acesso ao tratamento dos passageiros e da carga;

Or. en

#### *Justificação*

*Os canais de acesso aos portos apenas devem ser incluídos na taxa quando são efetivamente administrados pelo respetivo porto.*

## Alteração 31

### Proposta de regulamento Artigo 2 – ponto 12

#### *Texto da Comissão*

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;

#### *Alteração*

12. «Contrato de serviço portuário», um acordo formal e juridicamente vinculativo entre o prestador de **serviços portuários** e **a administração do porto ou a** autoridade competente, mediante o qual esta **administração ou autoridade competente** o designa para prestar serviços portuários, na sequência de um procedimento destinado a limitar o número de prestadores;

Or. en

#### *Justificação*

*O acordo também pode ser feito entre a administração do porto e o prestador de serviços (a administração do porto deve ter poder para limitar o número de prestadores de serviço, em conformidade com o artigo 6.º).*

## Alteração 32

### Proposta de regulamento Artigo 2 – 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 outras pessoas**;

*Justificação*

*A última parte, «qualquer outra infraestrutura necessária para os operadores de transportes na zona portuária», deve ser suprimida, por ser muito ambígua e não clarificar a definição.*

**Alteração 33****Proposta de regulamento****Artigo 4 – n.º 2 – alínea d-A) (nova)***Texto da Comissão**Alteração*

***d-A) A conformidade com normas sociais nacionais.***

*Justificação*

*A lista de critérios relativos aos requisitos mínimos é exaustiva. A seguir às qualificações profissionais, à segurança marítima e às preocupações ambientais, as normas sociais também devem desempenhar um papel na escolha do prestador de serviços.*

**Alteração 34****Proposta de regulamento****Artigo 4 – n.º 5***Texto da Comissão**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 três meses antes da data de aplicação prevista. Os prestadores de serviços portuários devem ser previamente informados das alterações aos critérios e ao procedimento.

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.

### *Justificação*

*O regulamento provavelmente não entrará em vigor antes de 2014-2015. Por conseguinte, no artigo 25.º, a data a partir da qual o regulamento é aplicável deve ser alterada para 2018 (em vez de 2015), a fim de os Estados-Membros efetuarem as alterações necessárias. Todas as datas respetivas foram alteradas consistentemente de 2015 para 2018.*

### **Alteração 35**

#### **Proposta de regulamento Artigo 6 – n.º 1 – alínea a)**

##### *Texto da Comissão*

a) a escassez de espaço ou o uso reservado de terrenos, desde que possa demonstrar que esse terreno constitui uma instalação portuária essencial para a prestação **do serviço portuário** e que a limitação obedece ao plano formal de desenvolvimento portuário, aprovado pela administração do porto e, se for o caso, por outros poderes públicos competentes **nos termos da** legislação nacional;

##### *Alteração*

a) a escassez de espaço ou o uso reservado de terrenos, desde que possa demonstrar que esse terreno constitui uma instalação portuária essencial para a prestação **de serviços portuários** e que a limitação obedece, **quando aplicável**, ao plano formal de desenvolvimento portuário, aprovado pela administração do porto e, se for o caso, por outros poderes públicos competentes **em conformidade com a** legislação nacional **relevante**;

Or. en

### *Justificação*

*Nem todos os portos trabalham com um plano formal de desenvolvimento, e, quando o fazem, os planos normalmente não referem o número máximo de prestadores para um determinado espaço.*

### **Alteração 36**

#### **Proposta de regulamento Artigo 6 – n.º 1 – alínea a-A) (nova)**

##### *Texto da Comissão*

##### *Alteração*

**a-A) A escassez de espaço do lado da água, caso constitua um elemento essencial da capacidade para prestar o serviço portuário em questão de forma segura e eficiente;**

*Justificação*

*Convém acrescentar a escassez de espaço do lado da água como motivo para limitar o número de prestadores, uma vez que estes precisam de espaço suficiente para poderem conduzir as suas operações na água em segurança.*

**Alteração 37**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 6 – n.º 1 – alínea a-B) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***a-B) Limitações específicas de mercado, devido à capacidade económica do porto;***

*Justificação*

*Além das limitações relacionadas com o espaço, a dimensão do porto e a sua capacidade de mercado (número de escalas) devem igualmente ser tidas em conta. Em portos de menor dimensão, pode não haver atividade suficiente para vários prestadores.*

**Alteração 38**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 6 – n.º 1 – alínea a-C) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***a-C) A necessidade de assegurar a realização de operações portuárias seguras ou sustentáveis em termos ambientais;***

*Justificação*

*Uma outra razão possível para a limitação do número de prestadores são as preocupações de segurança, de proteção e ambientais, a fim de assegurar a facilidade das operações portuárias.*

## Alteração 39

### Proposta de regulamento

#### Artigo 6 – n.º 4

##### *Texto da Comissão*

4. Se a administração de um porto prestar serviços portuários ela própria ou por intermédio de uma entidade juridicamente distinta que controle direta ou indiretamente, o Estado-Membro pode confiar a adoção da decisão de limitar o número de prestadores de serviços portuários a uma autoridade independente da administração do porto. Se o Estado-Membro não confiar a adoção dessa decisão a uma tal autoridade, o número de prestadores não pode ser inferior a dois.

##### *Alteração*

4. Se a administração de um porto prestar serviços portuários ela própria ou por intermédio de uma entidade juridicamente distinta que controle direta ou indiretamente, o Estado-Membro pode confiar a adoção da decisão de limitar o número de prestadores de serviços portuários a uma autoridade independente da administração do porto. Se o Estado-Membro não confiar a adoção dessa decisão a uma tal autoridade, o número de prestadores não pode ser inferior a dois, ***sem prejuízo do n.º 1.***

Or. en

##### *Justificação*

*O número de prestadores não deve ser inferior a dois, a menos que alguma das razões enumeradas no artigo 6.º sugira uma limitação a um único prestador.*

## Alteração 40

### Proposta de regulamento

#### Artigo 7 – n.º 1-A (novo)

##### *Texto da Comissão*

##### *Alteração*

***1-A. A administração do porto ou a autoridade competente deve comunicar, a todas as partes interessadas, informações relativas à organização prevista do processo de seleção e um prazo de conclusão indicativo, bem como qualquer modificação desse processo ou prazo.***

Or. en

### *Justificação*

*Para que o processo de seleção seja transparente e não discriminatório, todas as partes interessadas têm de receber as informações necessárias.*

#### **Alteração 41**

##### **Proposta de regulamento**

##### **Artigo 7 – n.º 2**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***2. Se o valor estimado do serviço portuário exceder o limiar referido no n.º 3, são aplicáveis as regras relativas aos procedimentos de adjudicação, às garantias processuais e à duração máxima dos contratos de concessão estabelecidas na Diretiva ..../.... [contratos de concessão].***

***Suprimido***

Or. en

### *Justificação*

*O processo de seleção previsto na diretiva relativa à adjudicação de contratos de concessão apenas deve ser aplicável quando os contratos são adjudicados a título de concessão. No caso de outros tipos de contratos, o processo de seleção deve seguir os princípios previstos no presente regulamento.*

#### **Alteração 42**

##### **Proposta de regulamento**

##### **Artigo 7 – n.º 3**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***3. O limiar e o método para determinar o valor do serviço portuário são os indicados nas disposições pertinentes e aplicáveis da Diretiva ..../.... [contratos de concessão].***

***Suprimido***

Or. en

### *Justificação*

*O processo de seleção previsto na diretiva relativa à adjudicação de contratos de concessão apenas deve ser aplicável quando os contratos são adjudicados a título de concessão. No caso de outros tipos de contratos, o processo de seleção deve seguir os princípios previstos no presente regulamento.*

### **Alteração 43**

#### **Proposta de regulamento Artigo 7 – n.º 4-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***4-A. A duração do contrato de serviço portuário deve ser limitada. A administração do porto, ou, se for o caso, a autoridade competente deve determinar essa duração com base no serviço ao qual o contrato diz respeito. O cálculo deve incluir investimentos iniciais e investimentos efetuados durante o período de validade do contrato.***

Or. en

### *Justificação*

*A duração dos contratos deve ser proporcional aos investimentos estimados.*

### **Alteração 44**

#### **Proposta de regulamento Artigo 7 – n.º 5**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***5. Para efeitos do presente regulamento, uma modificação substancial, na aceção da Diretiva ..../... [contratos de concessão], das disposições de um contrato de serviço portuário, durante o seu período de vigência, é considerada equivalente a um novo contrato e exige um novo procedimento conforme previsto no n.º 2.***

***Suprimido***

*Justificação*

*O processo de seleção previsto na diretiva relativa à adjudicação de contratos de concessão apenas deve ser aplicável quando os contratos são adjudicados a título de concessão. No caso de outros tipos de contratos, o processo de seleção deve seguir os princípios previstos no presente regulamento.*

**Alteração 45****Proposta de regulamento****Artigo 7 – n.º 6***Texto da Comissão*

6. Os n.ºs 1 a 5 não são aplicáveis nos casos a que se refere o artigo 9.º.

*Alteração*

6. Os n.ºs 1 a ~~4~~**A** não são aplicáveis nos casos a que se refere o artigo 9.º, **n.º 1**.

*Justificação*

*Os números específicos não são aplicáveis a um operador interno que preste serviços no âmbito de uma OSP.*

**Alteração 46****Proposta de regulamento****Artigo 7 – n.º 7***Texto da Comissão*

**7. O presente regulamento não prejudica a aplicação** da Diretiva .../... [contratos de concessão]<sup>15</sup>, da Diretiva .../...[serviços de utilidade pública]<sup>16</sup> e da Diretiva .../... [contratos públicos]<sup>17</sup>.

*Alteração*

**7. Quando os contratos de prestação de serviços portuários assumem a forma de concessões de serviços na aceção** da Diretiva .../... [contratos de concessão]<sup>15</sup>, **aplicam-se as disposições dessa diretiva. O presente regulamento não prejudica a aplicação** da Diretiva .../... [serviços de utilidade pública]<sup>16</sup> e da Diretiva .../... [contratos públicos]<sup>17</sup>.

<sup>15</sup> Proposta de diretiva relativa à adjudicação de contratos de concessão [COM(2011) 897 final].

<sup>16</sup> Proposta de diretiva relativa aos contratos

<sup>15</sup> Proposta de diretiva relativa à adjudicação de contratos de concessão [COM(2011) 897 final].

<sup>16</sup> Proposta de diretiva relativa aos contratos

públicos celebrados pelas entidades que operam nos setores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais [COM(2011) 895 final].

<sup>17</sup> Proposta de diretiva relativa aos contratos públicos [COM(2011) 896 final].

públicos celebrados pelas entidades que operam nos setores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais [COM(2011) 895 final].

<sup>17</sup> Proposta de diretiva relativa aos contratos públicos [COM(2011) 896 final].

Or. en

### *Justificação*

*O processo de seleção previsto na diretiva relativa à adjudicação de contratos de concessão apenas deve ser aplicável quando os contratos são adjudicados a título de concessão. No caso de outros tipos de contratos, o processo de seleção deve seguir os princípios previstos no presente regulamento ou em outra legislação relevante.*

## **Alteração 47**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 8 – n.º 1 – parte introdutória**

##### *Texto da Comissão*

1. **Os Estados-Membros** podem decidir impor aos prestadores obrigações de serviço público relativas aos serviços portuários, a fim de garantir:

##### *Alteração*

1. **A administração do porto ou a autoridade competente** podem decidir impor aos prestadores obrigações de serviço público relativas aos serviços portuários, a fim de garantir:

Or. en

### *Justificação*

*A administração do porto deve poder decidir quanto à imposição de obrigações de serviço público, a fim de permitir que as práticas existentes sejam mantidas no futuro.*

## **Alteração 48**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 8 – n.º 1 – alínea c-A) (nova)**

##### *Texto da Comissão*

##### *Alteração*

**c-A) A segurança a proteção ou a sustentabilidade em termos ambientais das operações portuárias.**

Or. en

### *Justificação*

*As obrigações de serviço público devem ser possíveis para assegurar a segurança, a proteção e a sustentabilidade em termos ambientais das operações portuárias.*

#### **Alteração 49**

##### **Proposta de regulamento** **Artigo 9 – n.º -1 (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***-1. A administração do porto ou a própria autoridade competente, ou uma entidade legalmente distinta sobre a qual esta exerça um controlo semelhante ao exercido sobre os seus próprios departamentos, pode prestar um serviço portuário sem quaisquer restrições, desde que o disposto no Capítulo II do presente regulamento seja igualmente aplicável a todos os operadores que prestem o serviço em questão. Nesses casos, deve considerar-se que o prestador do serviço portuário constitui, para efeitos do presente regulamento, um operador interno.***

Or. en

### *Justificação*

*A administração do porto ou a autoridade competente deve dispor de poderes para decidir da prestação, por ela própria, de um serviço específico nas mesmas condições que os restantes prestadores.*

#### **Alteração 50**

##### **Proposta de regulamento** **Artigo 9 – n.º 1**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

1. No caso previsto no artigo 6.º, n.º 1, alínea b), a autoridade competente pode decidir prestar ela própria o serviço portuário abrangido por obrigações de serviço público ou impor essas obrigações

1. No caso previsto no artigo 6.º, n.º 1, alínea b), a ***administração do porto ou a*** autoridade competente pode decidir prestar ela própria o serviço portuário abrangido por obrigações de serviço público ou impor

diretamente a uma entidade juridicamente distinta sobre a qual exerça um controlo análogo ao exercido sobre os seus próprios departamentos. ***Nesse caso, considera-se, para efeitos do presente regulamento, que o prestador de serviços portuários é um operador interno.***

essas obrigações diretamente a uma entidade juridicamente distinta sobre a qual exerça um controlo análogo ao exercido sobre os seus próprios departamentos.

Or. en

#### *Justificação*

*Em muitos Estados-Membros, a administração do porto tem poder para decidir quanto às obrigações de serviço público.*

### **Alteração 51**

#### **Proposta de regulamento Artigo 9 – n.º 2**

##### *Texto da Comissão*

2. A autoridade competente exerce sobre uma entidade juridicamente distinta um controlo análogo ao exercido sobre os seus próprios departamentos se exercer uma influência decisiva sobre os objetivos estratégicos e as decisões relevantes dessa entidade.

##### *Alteração*

2. ***Considera-se que a administração do porto ou*** a autoridade competente ***está a*** exercer sobre uma entidade juridicamente distinta um controlo análogo ao exercido sobre os seus próprios departamentos se exercer uma influência decisiva sobre os objetivos estratégicos e as decisões relevantes dessa entidade.

Or. en

#### *Justificação*

*Em muitos Estados-Membros, a administração do porto tem poder para decidir quanto às obrigações de serviço público.*

### **Alteração 52**

#### **Proposta de regulamento Artigo 9 – n.º 3**

##### *Texto da Comissão*

3. ***O*** operador interno apenas ***pode*** prestar o serviço portuário em causa no porto ou

##### *Alteração*

3. ***Nos casos previstos no artigo 6.º, n.º 1, alínea b), um*** operador interno apenas ***está***

portos para os quais lhe foi atribuída a **incumbência de prestar o** serviço.

**autorizado a** prestar o serviço portuário em causa no porto ou portos para os quais lhe foi atribuída a **prestação desse** serviço.

Or. en

#### *Justificação*

*Esta alteração tem em conta a descrição alterada de operador interno.*

### **Alteração 53**

#### **Proposta de regulamento Artigo 10 – n.º 2**

##### *Texto da Comissão*

2. Sem prejuízo do direito nacional e do direito da União, incluindo as convenções coletivas entre os parceiros sociais, a administração do porto **pode** exigir ao prestador de serviços portuários designado por meio do procedimento estabelecido no artigo 7.º, se este prestador não for o prestador histórico de serviços portuários, que proporcione ao pessoal anteriormente contratado pelo prestador histórico os direitos de que beneficiaria caso se tivesse verificado uma transferência na aceção da Diretiva 2001/23/CE.

##### *Alteração*

2. Sem prejuízo do direito nacional e do direito da União, incluindo as convenções coletivas entre os parceiros sociais, a administração do porto **deve** exigir ao prestador de serviços portuários designado por meio do procedimento estabelecido no artigo 7.º, se este prestador não for o prestador histórico de serviços portuários, que proporcione ao pessoal anteriormente contratado pelo prestador histórico os direitos de que beneficiaria caso se tivesse verificado uma transferência na aceção da Diretiva 2001/23/CE.

Or. en

#### *Justificação*

*No que diz respeito à transferência de pessoal, é necessário solicitar aos Estados-Membros que concedam ao pessoal os direitos dos quais beneficiariam em caso de transferência na aceção da Diretiva 2001/23/CE.*

### **Alteração 54**

#### **Proposta de regulamento Artigo 11**

##### *Texto da Comissão*

O presente capítulo e as disposições

*PR\1009294PT.doc*

##### *Alteração*

O presente capítulo e as disposições

*PE521.596v02-00*

transitórias do artigo 24.º não são aplicáveis aos serviços de movimentação de carga e aos serviços de passageiros.

transitórias do artigo 24.º não são aplicáveis aos serviços de movimentação de carga, aos serviços de passageiros e à **pilotagem**.

Or. en

#### *Justificação*

*A pilotagem deve ser excluída do capítulo relativo ao acesso ao mercado, uma vez que se trata de um serviço altamente relevante para a segurança da navegação. Na sua Resolução A.960, a OMI reconheceu o papel importante desempenhado pelos pilotos marítimos na promoção da segurança marítima e na proteção do ambiente marinho. Além disso, a OMI não pretende envolver-se na certificação ou no licenciamento de pilotos, nem nos sistemas de pilotagem praticados nos vários Estados, pelo que parece não se justificar que a União o faça.*

### **Alteração 55**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 12 – n.º 2 – parte introdutória**

##### *Texto da Comissão*

2. Se prestar ela própria serviços portuários, a administração de um porto beneficiário de financiamento público deve manter as contas **de cada serviço portuário** separadas das contas das suas outras atividades, de modo que:

##### *Alteração*

2. Se prestar ela própria serviços portuários, a administração de um porto beneficiário de financiamento público deve manter as contas **dessa atividade ou investimento objeto de financiamento público** separadas das contas das suas outras atividades, de modo que:

Or. en

#### *Justificação*

*A separação das contas deve limitar-se à atividade/investimento objeto de financiamento público relativamente a outros serviços. O presente regulamento não estabelece a obrigação de ter contas separadas para cada serviço quando o porto apenas recebe fundos públicos numa área específica.*

### **Alteração 56**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 12 – n.º 4**

*Texto da Comissão*

4. A administração do porto deve conservar as informações relativas às relações financeiras a que se referem os n.ºs 1 e 2 ao dispor da Comissão e do órgão ***independente de supervisão competente a que se refere o*** artigo 17.º por um período de cinco anos a contar do termo do exercício fiscal a que as informações respeitam.

*Alteração*

4. A administração do porto deve conservar as informações relativas às relações financeiras a que se referem os n.ºs 1 e 2 ao dispor da Comissão e do órgão ***designado nos termos do*** artigo 17.º por um período de cinco anos a contar do termo do exercício fiscal a que as informações respeitam.

Or. en

*Justificação*

*A fim de evitar mal-entendidos, deve ser tida em conta a nova redação utilizada no artigo 17.º.*

**Alteração 57**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 12 – n.º 5**

*Texto da Comissão*

5. A administração do porto deve facultar à Comissão e ao órgão ***independente de supervisão competente, contra pedido***, as informações complementares que estes considerem necessárias para apreciarem com total conhecimento os dados comunicados e avaliarem o cumprimento do presente regulamento. As informações devem ser transmitidas no prazo de dois meses a contar da data do pedido.

*Alteração*

5. A administração do porto deve, ***em caso de reclamação formal e contra pedido***, facultar à Comissão e ao órgão ***designado nos termos do artigo 17.º***, as informações complementares que estes considerem necessárias para apreciarem com total conhecimento os dados comunicados e avaliarem o cumprimento do presente regulamento. As informações devem ser transmitidas no prazo de dois meses a contar da data do pedido.

Or. en

*Justificação*

*A fim de evitar mal-entendidos, deve ser tida em conta a nova redação utilizada no artigo 17.º. As informações supramencionadas apenas devem ser disponibilizadas em caso de reclamação formal e contra pedido.*

## Alteração 58

### Proposta de regulamento Artigo 13 – n.º 1

#### *Texto da Comissão*

1. As taxas dos serviços prestados por um operador interno na aceção do artigo 9.º e as taxas cobradas pelos prestadores de **serviços portuários, em caso de limitação do número de prestadores não designados por meio de procedimentos abertos, transparentes e não discriminatórios**, devem ser fixadas com transparência e sem discriminações. As taxas devem refletir as condições existentes num mercado concorrencial relevante e não ser desproporcionadas em relação ao valor económico do serviço prestado.

#### *Alteração*

1. As taxas dos serviços prestados por um operador interno na aceção do artigo 9.º, **n.º 1**, e as taxas cobradas pelos prestadores de **um serviço portuário em conformidade com o artigo 6.º, n.º 1, alínea b)**, devem ser fixadas com transparência e sem discriminações. As taxas devem refletir, **tanto quanto possível**, as condições existentes num mercado concorrencial relevante e não ser desproporcionadas em relação ao valor económico do serviço prestado.

Or. en

#### *Justificação*

*O âmbito de aplicação do artigo 13.º tem de ser mais preciso. Os critérios de que as taxas refletem o mercado competitivo relevante apenas devem constituir uma opção, e não uma obrigação. Contudo, não devem ser desproporcionais ao valor do serviço prestado.*

## Alteração 59

### Proposta de regulamento Artigo 13 – n.º 3

#### *Texto da Comissão*

3. O prestador de serviços portuários deve facultar ao órgão **independente de supervisão competente a que se refere o artigo 17.º, contra pedido**, informações sobre os elementos que servem de base à determinação da estrutura e do nível das taxas dos serviços portuários a que o n.º 1 é aplicável. Essas informações incluem a metodologia utilizada para fixar as taxas correspondentes às instalações e serviços em causa.

#### *Alteração*

3. O prestador de serviços portuários deve, **em caso de reclamação formal e contra pedido**, facultar ao órgão **designado nos termos do** artigo 17.º informações sobre os elementos que servem de base à determinação da estrutura e do nível das taxas dos serviços portuários a que o n.º 1 é aplicável. Essas informações incluem a metodologia utilizada para fixar as taxas correspondentes às instalações e serviços em causa.

*Justificação*

*As informações supramencionadas apenas devem ser disponibilizadas em caso de reclamação formal e contra pedido.*

**Alteração 60****Proposta de regulamento****Artigo 14 – n.º 3***Texto da Comissão*

3. A fim de contribuir para um sistema eficiente de tarifação das infraestruturas, a estrutura e o nível das taxas de utilização das infraestruturas portuárias devem ser **definidos** autonomamente pela administração do porto, de acordo com a sua própria estratégia comercial e o seu plano de investimento, **de modo a refletirem as condições de concorrência no mercado relevante** e em conformidade com as regras aplicáveis aos auxílios estatais.

*Alteração*

3. A fim de contribuir para um sistema eficiente de tarifação das infraestruturas, a estrutura e o nível das taxas de utilização das infraestruturas portuárias devem ser **determinados** autonomamente pela administração do porto, de acordo com a sua própria estratégia comercial e o seu plano de investimento e em conformidade com as regras aplicáveis aos auxílios estatais **e à concorrência**.

*Justificação*

*As regras aplicáveis aos auxílios estatais e à concorrência devem ser respeitadas, deixando espaço a negociações comerciais.*

**Alteração 61****Proposta de regulamento****Artigo 14 – n.º 4***Texto da Comissão*

4. Sem prejuízo do n.º 3, as taxas de utilização das infraestruturas portuárias podem ser diferenciadas em função das práticas comerciais relacionadas com a frequência de utilização do porto, ou com vista a promover a utilização mais eficiente

*Alteração*

4. Sem prejuízo do n.º 3, as taxas de utilização das infraestruturas portuárias podem ser diferenciadas em função **da estratégia económica e** das práticas comerciais **do porto**, relacionadas, **nomeadamente**, com a frequência de

das infraestruturas, o transporte marítimo de curta distância ou um nível elevado de desempenho ambiental ou de eficiência nas operações de transporte, em termos do consumo de energia e das emissões de dióxido de carbono. Os critérios utilizados para estabelecer a diferenciação devem ser adequados, objetivos, transparentes e não discriminatórios, e **aplicados no devido respeito pelas** regras de concorrência. **Em especial, essa diferenciação deve estar disponível em igualdade de condições para todos os utentes de serviços portuários.**

utilização do porto, ou com vista a promover a utilização mais eficiente das infraestruturas, o transporte marítimo de curta distância ou um nível elevado de desempenho ambiental ou de eficiência nas operações de transporte, em termos do consumo de energia e das emissões de dióxido de carbono. Os critérios utilizados para estabelecer a diferenciação devem ser adequados, objetivos, transparentes e não discriminatórios, e **devem estar em conformidade com as** regras de concorrência **e relativas aos auxílios estatais.**

Or. en

#### *Justificação*

*Deve ser concedida à administração do porto uma maior flexibilidade para fixar as taxas em conformidade com a sua estratégia empresarial e práticas comerciais, sem que estas sejam limitadas à frequência da utilização.*

### **Alteração 62**

#### **Proposta de regulamento** **Artigo 14 – n.º 5**

##### *Texto da Comissão*

5. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, se necessário, em conformidade com o procedimento estabelecido no artigo 21.º, no que respeita 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.**

##### *Alteração*

5. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, se necessário, em conformidade com o procedimento estabelecido no artigo 21.º, no que respeita à classificação comum dos navios **e dos combustíveis**, para efeitos da diferenciação das taxas de utilização das infraestruturas.

Or. en

#### *Justificação*

*O poder da Comissão para adotar atos delegados deve ser estritamente limitado. As classificações comuns de navios e combustíveis devem ser fixadas em consonância com as*

*normas internacionais. Os tipos de operações segundo as quais as taxas podem variar devem ficar ao critério do porto, assim como a fixação das taxas.*

### **Alteração 63**

#### **Proposta de regulamento**

##### **Artigo 14 – n.º 6**

###### *Texto da Comissão*

6. A administração do porto deve informar os utentes do porto e os seus representantes ou associações a respeito da estrutura das taxas de utilização das infraestruturas portuárias e dos critérios utilizados para determinar o seu montante, ***incluindo os custos e receitas totais que servem de base à determinação da estrutura e do nível das taxas***. Deve também informar os utilizadores das infraestruturas portuárias, com três meses de antecedência, pelo menos, das alterações à estrutura ou montante das taxas ou aos critérios utilizados para as determinar.

###### *Alteração*

6. A administração do porto deve informar os utentes do porto e os seus representantes ou associações a respeito da estrutura das taxas de utilização das infraestruturas portuárias e dos critérios utilizados para determinar o seu montante. Deve também informar os utilizadores das infraestruturas portuárias, com três meses de antecedência, pelo menos, das alterações à estrutura ou montante das taxas ou aos critérios utilizados para as determinar.

Or. en

###### *Justificação*

*É importante reduzir o encargo administrativo e preservar a estratégia comercial do porto.*

### **Alteração 64**

#### **Proposta de regulamento**

##### **Artigo 14 – n.º 7**

###### *Texto da Comissão*

7. A administração do porto deve facultar ao órgão ***independente de supervisão competente*** e à Comissão, ***contra pedido***, as informações referidas no n.º 4 e ***dados pormenorizados sobre os custos e as receitas*** que servem de base à determinação da estrutura e do nível das taxas de utilização das infraestruturas portuárias, bem como a metodologia

###### *Alteração*

7. A administração do porto deve, ***em caso de reclamação formal e contra pedido***, facultar ao órgão ***designado nos termos do artigo 17.º*** e à Comissão as informações referidas no n.º 4 que servem de base à determinação da estrutura e do nível das taxas de utilização das infraestruturas portuárias, bem como a metodologia utilizada para fixar as taxas

utilizada para fixar as taxas correspondentes às instalações e serviços em causa.

correspondentes às instalações e serviços em causa.

Or. en

#### *Justificação*

*A fim de evitar mal-entendidos, deve ser tida em conta a nova redação utilizada no artigo 17.º. As informações supramencionadas apenas devem ser disponibilizadas em caso de reclamação formal e contra pedido.*

### **Alteração 65**

#### **Proposta de regulamento**

##### **Artigo 15 – n.º 1**

#### *Texto da Comissão*

1. A administração do porto deve instituir um comité *de* representantes dos operadores de navios, donos de carga e outros utentes do porto a que são cobradas taxas pela utilização das infraestruturas portuárias ou pelos serviços portuários, ou por ambos. ***Este comité será denominado «comité consultivo dos utentes».***

#### *Alteração*

1. A administração do porto deve ***assegurar a existência de mecanismos adequados de consulta. Para esse efeito, pode*** instituir um comité ***consultivo dos utentes do porto que consista em*** representantes dos operadores de navios, donos de carga e outros utentes do porto a que são cobradas taxas pela utilização das infraestruturas portuárias ou pelos serviços portuários, ou por ambos, ***ou assegurar a consulta através de órgãos diferentemente compostos já estabelecidos no porto, desde que seja efetuada uma consulta adequada de todos os utentes.***

Or. en

#### *Justificação*

*A consulta adequada dos utilizadores deve ser assegurada, no entanto, cabe ao porto a decisão quanto à organização desta consulta através do comité de utentes do porto ou de outros mecanismos.*

### **Alteração 66**

#### **Proposta de regulamento**

##### **Artigo 15 – n.º 2**

*Texto da Comissão*

2. A administração do porto deve **consultar anualmente o comité consultivo dos utentes sobre a estrutura e o nível das** taxas de utilização das infraestruturas portuárias, previamente à sua fixação. Os prestadores de serviços portuários a que se referem os artigos 6.º e 9.º devem também consultar anualmente **o comité consultivo dos** utentes do porto sobre a estrutura e o nível das taxas dos serviços portuários, previamente à sua fixação. A administração do porto deve fornecer os meios adequados para essa consulta e ser informada dos resultados da consulta pelos prestadores de serviços portuários.

*Alteração*

2. A administração do porto deve **fornecer aos utilizadores do porto informações adequadas sobre a estrutura e os critérios utilizados para determinar as** taxas de utilização das infraestruturas portuárias. **Deve consultar os utentes do porto em caso de alterações substanciais às taxas de utilização das infraestruturas** previamente à sua fixação. Os prestadores de serviços portuários a que se referem os artigos 6.º e 9.º devem também consultar anualmente **os** utentes do porto sobre a estrutura e o nível das taxas dos serviços portuários, previamente à sua fixação. A administração do porto deve fornecer os meios adequados para essa consulta e ser informada dos resultados da consulta pelos prestadores de serviços portuários.

Or. en

*Justificação*

*No que diz respeito às taxas de utilização das infraestruturas, os utilizadores apenas deveriam ser informados sobre a estrutura das taxas e consultados em caso de alterações substanciais.*

**Alteração 67**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 17 – título**

*Texto da Comissão*

**Órgão independente de supervisão**

*Alteração*

**Supervisão independente**

Or. en

*Justificação*

*Este artigo deveria centrar-se mais na função do que na definição de um mecanismo independente de supervisão.*

## Alteração 68

### Proposta de regulamento Artigo 17 – n.º 1

#### *Texto da Comissão*

1. Os Estados-Membros devem assegurar que **um órgão independente de supervisão acompanha e fiscaliza a** aplicação do presente regulamento **em** todos os portos marítimos do seu território por este abrangidos.

#### *Alteração*

1. Os Estados-Membros devem assegurar que **existem mecanismos eficazes de tratamento de reclamações relacionadas com a** aplicação do presente regulamento **para** todos os portos marítimos do seu território por este abrangidos. **Para esse efeito, os Estados-Membros devem designar um ou mais órgãos para tratar diferentes tipos de reclamações ou cobrir diferentes áreas geográficas.**

Or. en

#### *Justificação*

*É importante clarificar que os Estados-Membros podem ter vários órgãos responsáveis pela supervisão independente e que a supervisão apenas se centra no tratamento de reclamações.*

## Alteração 69

### Proposta de regulamento Artigo 17 – n.º 2

#### *Texto da Comissão*

2. **O órgão independente de supervisão** deve ser juridicamente distinto e funcionalmente independente da administração do porto e dos prestadores de serviços portuários. Os Estados-Membros que conservem a propriedade ou o controlo dos portos ou das suas administrações devem assegurar **a** separação estrutural efetiva entre as funções **de fiscalização e acompanhamento da aplicação do presente regulamento** e as atividades associadas a essa propriedade ou controlo. **O órgão independente de supervisão** deve **exercer as suas competências com**

#### *Alteração*

2. **A supervisão** independente deve ser **realizada de modo** juridicamente distinto e funcionalmente independente da administração do porto e dos prestadores de serviços portuários. Os Estados-Membros que conservem a propriedade ou o controlo dos portos ou das suas administrações devem assegurar **que existe uma** separação estrutural efetiva entre as funções **relacionadas com o tratamento das reclamações** e as atividades associadas a essa propriedade ou controlo. **A supervisão** independente deve **ser imparcial e transparente** e **deve respeitar devidamente o direito à** livre

*imparcialidade e transparência e com o devido respeito pela* livre condução das atividades comerciais.

condução das atividades comerciais.

Or. en

#### *Justificação*

*Este número deveria centrar-se mais na função do que na definição de um mecanismo independente de supervisão.*

### **Alteração 70**

#### **Proposta de regulamento Artigo 17 – n.º 3**

##### *Texto da Comissão*

**3. O órgão independente de supervisão deve tratar as reclamações apresentadas por qualquer parte com interesse legítimo, bem como os litígios relacionados com a aplicação do presente regulamento que lhe sejam submetidos.**

##### *Alteração*

**3. Os Estados-Membros devem garantir que qualquer parte com interesse legítimo tem o direito de ser, e é, informada sobre como apresentar uma reclamação relacionada com a aplicação do presente regulamento.**

Or. en

#### *Justificação*

*Os Estados-Membros são responsáveis por informar as partes sobre os mecanismos de reclamação.*

### **Alteração 71**

#### **Proposta de regulamento Artigo 17 – n.º 4**

##### *Texto da Comissão*

**4. Caso o litígio envolva partes estabelecidas em Estados-Membros distintos, é competente para o *dirimir* o órgão independente de supervisão do Estado-Membro em que se localiza o porto onde se presume ter origem o litígio.**

##### *Alteração*

**4. Caso o litígio envolva partes estabelecidas em Estados-Membros distintos, é competente para o *resolver* o Estado-Membro em que se localiza o porto onde se presume ter origem o litígio. Os Estados-Membros em questão devem cooperar entre si e trocar informações**

*sobre o seu trabalho.*

Or. en

*Justificação*

*A cooperação institucionalizada entre os vários órgãos independentes de supervisão aumentaria a burocracia, trazendo pouco valor acrescentado. Uma vez que o presente regulamento será aplicável diretamente nos Estados-Membros, parece supérflua uma rede destinada a garantir a sua aplicação. Já que podem existir vários órgãos dentro de um Estado-Membro, a viabilidade de uma tal rede institucionalizada é igualmente questionável. É suficiente a previsão da cooperação relativa a reclamações transfronteiriças.*

**Alteração 72**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 17 – n.º 5**

*Texto da Comissão*

5. **O** órgão **independente de** supervisão tem o direito de requerer à administração do porto, aos prestadores de serviços portuários e aos utentes do porto que lhe prestem as informações necessárias para assegurar o acompanhamento e a fiscalização da aplicação do presente regulamento.

*Alteração*

5. **Em caso de apresentação de uma reclamação formal por qualquer parte com interesse legítimo, o órgão relevante responsável pela** supervisão **independente** tem o direito de requerer à administração do porto, aos prestadores de serviços portuários e aos utentes do porto que lhe prestem as informações necessárias para assegurar o acompanhamento e a fiscalização da aplicação do presente regulamento.

Or. en

*Justificação*

*Os órgãos designados nos Estados-Membros apenas devem ter o direito de requerer informações em caso de reclamações formais.*

**Alteração 73**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 17 – n.º 6**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**6. O órgão independente de supervisão pode emitir pareceres, a pedido de uma autoridade competente do Estado-Membro, sobre quaisquer questões relacionadas com a aplicação do presente regulamento.**

**Suprimido**

Or. en

*Justificação*

*O papel dos órgãos designados deve limitar-se ao tratamento de reclamações e à resolução de litígios.*

#### **Alteração 74**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 17 – n.º 7**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**7. O órgão independente de supervisão pode consultar o comité consultivo dos utentes do porto para efeitos do tratamento das reclamações ou dos litígios.**

**7. Para efeitos do tratamento das reclamações ou dos litígios, o órgão relevante responsável pela supervisão independente pode consultar os membros do comité consultivo dos utentes do porto afetados pela reclamação ou pelo litígio.**

Or. en

*Justificação*

*Esta redação limita a consulta apenas às partes que estão envolvidas na reclamação ou no litígio.*

#### **Alteração 75**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 17 – n.º 8**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**8. As decisões do órgão independente de supervisão são vinculativas, sem prejuízo**

**8. As decisões do órgão relevante responsável pela supervisão independente**

PR\1009294PT.doc

49/59

PE521.596v02-00

da possibilidade de recurso judicial.

são vinculativas, sem prejuízo da possibilidade de recurso judicial.

Or. en

#### *Justificação*

*A fim de evitar mal-entendidos, a nova redação deve ser coerente em todo o artigo 17.º.*

### **Alteração 76**

#### **Proposta de regulamento Artigo 17 – n.º 9**

##### *Texto da Comissão*

9. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão, até 1 de julho de **2015**, **a identidade dos órgãos independentes de supervisão** e qualquer eventual alteração posterior. A Comissão publica e atualiza a lista dos órgãos **independentes de supervisão** no seu sítio **web**.

##### *Alteração*

9. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão, **o mais tardar** até 1 de julho de **2018**, **os mecanismos e procedimentos criados para dar cumprimento aos números 1 e 2 do presente artigo** e qualquer eventual alteração posterior. A Comissão publica e atualiza a lista dos órgãos **relevantes responsáveis pela supervisão independente** no seu sítio **Web**.

Or. en

#### *Justificação*

*O regulamento provavelmente não entrará em vigor antes de 2014-2015. Por conseguinte, no artigo 25.º, a data a partir da qual o regulamento é aplicável deve ser alterada para 2018 (em vez de 2015), a fim de os Estados-Membros efetuarem as alterações necessárias. Todas as datas respetivas foram alteradas consistentemente de 2015 para 2018.*

### **Alteração 77**

#### **Proposta de regulamento Artigo 18**

##### *Texto da Comissão*

##### *Artigo 18.º*

**Cooperação entre os órgãos independentes de supervisão**

##### *Alteração*

**Suprimido**

*1. Os órgãos independentes de supervisão devem trocar informações sobre o seu trabalho e os seus princípios e práticas decisórias, a fim de facilitar a aplicação uniforme do presente regulamento. Para o efeito, participarão e colaborarão numa rede que se reunirá periodicamente, pelo menos uma vez por ano. A Comissão participa, coordena e apoia o trabalho da rede.*

*2. Os órgãos independentes de supervisão devem cooperar estreitamente com vista a assistirem-se mutuamente no exercício das suas funções, nomeadamente nas investigações necessárias para resolver reclamações e litígios que envolvam portos de Estados-Membros distintos. Para o efeito, cada órgão independente de supervisão deve facultar aos outros órgãos de supervisão interessados, contra pedido fundamentado, as informações necessárias para que estes possam exercer as responsabilidades que lhes incumbem ao abrigo do presente regulamento.*

*3. Os Estados-Membros devem assegurar que os órgãos independentes de supervisão prestam à Comissão, contra pedido fundamentado, as informações necessárias para que esta possa desempenhar as suas funções. As informações solicitadas pela Comissão devem proporcionais ao desempenho dessas funções.*

*4. Se o órgão independente de supervisão considerar que as informações são confidenciais, de acordo com as regras da União ou nacionais em matéria de sigilo comercial, o outro órgão independente de supervisão e a Comissão devem garantir essa confidencialidade. As referidas informações só podem ser utilizadas para o fim para que foram pedidas.*

*5. Com base na experiência dos órgãos independentes de supervisão e nas atividades da rede referida no n.º 1, e a fim de assegurar uma cooperação*

*eficiente, a Comissão pode adotar princípios comuns a respeito dos mecanismos adequados para o intercâmbio de informações entre os ditos órgãos. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 22.º, n.º 2.*

Or. en

#### *Justificação*

*A cooperação institucionalizada entre os vários órgãos independentes de supervisão aumentaria a burocracia, trazendo pouco valor acrescentado. Uma vez que o presente regulamento será aplicável diretamente nos Estados-Membros, parece supérflua uma rede destinada a garantir a sua aplicação. Já que podem existir vários órgãos dentro de um Estado-Membro, a viabilidade de uma tal rede institucionalizada é igualmente questionável. É suficiente a previsão da cooperação relativa a reclamações transfronteiriças (artigo 17.º, n.º 4).*

#### **Alteração 78**

##### **Proposta de regulamento**

##### **Artigo 19 – n.º 1**

###### *Texto da Comissão*

1. Qualquer parte com interesse legítimo tem o direito de recorrer de decisões ou medidas individuais, tomadas ao abrigo do presente regulamento pelas autoridades competentes, a administração do porto ou o órgão ***independente de supervisão***, para uma instância de recurso independente das partes envolvidas. A instância de recurso pode ser um tribunal.

###### *Alteração*

1. Qualquer parte com interesse legítimo tem o direito de recorrer de decisões ou medidas individuais, tomadas ao abrigo do presente regulamento pelas autoridades competentes, a administração do porto ou o órgão ***designado nos termos do artigo 17.º***, para uma instância de recurso independente das partes envolvidas. A instância de recurso pode ser um tribunal.

Or. en

#### *Justificação*

*A fim de evitar mal-entendidos, deve ser tida em conta a nova redação utilizada no artigo 17.º.*

## Alteração 79

### Proposta de regulamento Artigo 20 – n.º 1

#### *Texto da Comissão*

Os Estados-Membros devem estabelecer o regime de sanções aplicáveis às infrações ao presente regulamento e tomar todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções previstas devem ser eficazes, proporcionadas e dissuasoras. Os Estados-Membros devem notificar a Comissão dessas disposições até 1 de julho de **2015**, bem como, sem demora, de quaisquer alterações posteriores que lhes digam respeito.

#### *Alteração*

Os Estados-Membros devem estabelecer o regime de sanções aplicáveis às infrações ao presente regulamento e tomar todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções previstas devem ser eficazes, proporcionadas e dissuasoras. Os Estados-Membros devem notificar a Comissão dessas disposições até 1 de julho de **2018**, bem como, sem demora, de quaisquer alterações posteriores que lhes digam respeito.

Or. en

#### *Justificação*

*O regulamento provavelmente não entrará em vigor antes de 2014-2015. Por conseguinte, no artigo 25.º, a data a partir da qual o regulamento é aplicável deve ser alterada para 2018 (em vez de 2015), a fim de os Estados-Membros efetuarem as alterações necessárias. Todas as datas respetivas foram alteradas consistentemente de 2015 para 2018.*

## Alteração 80

### Proposta de regulamento Artigo 21 – n.º 2

#### *Texto da Comissão*

2. O poder de adotar atos delegados previsto no artigo 14.º é conferido à Comissão por um período **indeterminado**.

#### *Alteração*

2. O poder de adotar atos delegados previsto no artigo 14.º é conferido à Comissão por um **período de cinco anos a contar de ...** \*. **A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes, pelo menos, nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por prazos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuser pelo menos três meses antes do final de cada prazo.**

---

*\* JO: Inserir a data: de entrada em vigor do presente regulamento.*

Or. en

*Justificação*

*A duração da delegação de poderes à Comissão deveria limitar-se a um período de cinco anos, prorrogável desde que respeitadas certas condições, como a elaboração de um relatório, e se o Parlamento ou o Conselho a tal não se opuser. A presente alteração tem em conta a nova formulação-tipo no que respeita aos atos delegados.*

**Alteração 81**

**Proposta de regulamento  
Artigo 22**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**Artigo 22.º**

**Suprimido**

**Comitologia**

**1. A Comissão é assistida por um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.**

**2. Sempre que se faça referência ao presente número, é aplicável o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.**

Or. en

*Justificação*

*O artigo 22.º relativo à comitologia é supérfluo devido à supressão da disposição em matéria de atos de execução constante do artigo 18.º.*

**Alteração 82**

**Proposta de regulamento  
Artigo 23**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

O mais tardar três anos após a entrada em vigor do presente regulamento, a Comissão

***Para efeitos de avaliação do funcionamento e dos efeitos do presente***

apresenta *ao Parlamento Europeu e ao Conselho* um relatório *sobre o funcionamento e os efeitos* do presente regulamento, acompanhado, se for caso disso, das propostas necessárias.

*regulamento, deverão ser apresentados dois relatórios ao Parlamento Europeu e ao Conselho.* O mais tardar três anos após a entrada em vigor do presente regulamento, a Comissão apresenta um relatório *intercalar e o mais tardar seis anos após a entrada em vigor* do presente regulamento, *a Comissão apresenta um relatório* acompanhado, se for caso disso, das propostas necessárias.

Or. en

#### *Justificação*

*A emissão de um relatório, acompanhado das propostas de alterações necessárias ao presente regulamento, apenas três anos após a sua entrada em vigor não deixa tempo suficiente para uma boa avaliação sobre se as disposições do presente relatório produzem o efeito desejado. Propõe-se, por conseguinte, uma revisão intercalar após três anos e o relatório final (possivelmente acompanhado de novas propostas) após seis anos.*

### **Alteração 83**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 24 – n.º 2**

##### *Texto da Comissão*

2. Os contratos de serviços portuários celebrados antes de **[data de adoção do regulamento]**, e que não satisfaçam as condições estabelecidas no n.º 1, continuam em vigor até caducarem, mas não após 1 de julho de **2025**.

##### *Alteração*

2. Os contratos de serviços portuários celebrados antes de ... \*, e que não satisfaçam as condições estabelecidas no n.º 1, continuam em vigor até caducarem, mas não após 1 de julho de **2023**.

---

*\* JO: Inserir uma data: data de adoção do regulamento.*

Or. en

#### *Justificação*

*É importante permitir um período de transição, no entanto esse período não deve ser demasiado longo, caso contrário a aplicação do regulamento não criará condições de igualdade.*

## **Alteração 84**

### **Proposta de regulamento Artigo 25 – parágrafo 2**

#### *Texto da Comissão*

O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de julho de **2015**.

#### *Alteração*

O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de julho de **2018**.

Or. en

#### *Justificação*

*O regulamento provavelmente não entrará em vigor antes de 2014-2015. Por conseguinte, no artigo 25.º, a data a partir da qual o regulamento é aplicável deve ser alterada para 2018 (em vez de 2015), a fim de os Estados-Membros efetuarem as alterações necessárias. Todas as datas respetivas foram alteradas consistentemente de 2015 para 2018.*

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

### Antecedentes

A proposta da Comissão procura contribuir para um funcionamento mais eficiente, interligado e sustentável da RTE-T, através da criação de um enquadramento que melhore o desempenho de todos os portos e os auxilie a fazer face à evolução das necessidades logísticas e de transporte.

Os principais objetivos da proposta são a modernização dos serviços e operações portuários e a criação de condições estruturais com vista a atrair investimentos em portos. Através do presente regulamento, a Comissão visa contrariar a fraca pressão competitiva e possíveis abusos de mercado, a fim de aumentar a eficiência dos serviços portuários.

A movimentação de carga e os serviços de passageiros foram excluídos do Capítulo II sobre o acesso ao mercado, uma vez que são frequentemente organizados através de contratos de concessão, não sendo abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva relativa à adjudicação de contratos de concessão. O presente regulamento deve, por conseguinte, ser considerado em combinação com a Diretiva .../... (contratos de concessão).

Uma condição importante para a concorrência entre portos em condições equitativas é a existência de um quadro claro relativo às regras em matéria de auxílios estatais. A Comissão está atualmente empenhada em modernizar os auxílios estatais no que diz respeito ao financiamento de infraestruturas e irá adotar orientações provavelmente no início de 2014.

A presente proposta está em consonância com outras políticas e objetivos importantes da UE, como o Livro Branco sobre os Transportes, o Mecanismo Interligar a Europa e a iniciativa «Cintura Azul».

O presente regulamento aplicar-se-á a todos os portos marítimos identificados nas orientações para a RTE-T e, de acordo com a Comissão, irá evitar encargos adicionais para os portos que já funcionem bem, criando condições para que os outros portos possam lidar com os seus desafios estruturais.

### Posição do relator

O relator apoia a proposta da Comissão em muitos aspetos, no entanto pretende propor uma série de alterações destinadas a melhorá-la.

A fim de evitar confusões, o relator alterou todas as referências de «portos identificados na RTE-T» para «*portos marítimos* identificados na RTE-T», que constituem o âmbito de aplicação correto do presente regulamento. Vale notar que os Estados-Membros também podem decidir torná-lo aplicável a outros portos, não necessariamente incluídos nas orientações para a RTE-T, numa base voluntária.

A referência a «dragagem» foi eliminada do presente regulamento, uma vez que o relator

apoiar o ponto de vista de que não se trata de um serviço oferecido diretamente ao utente, mas de um meio de garantir acesso ao porto, normalmente sob a forma de dragagem de manutenção, comparável ao quebra-gelo. Por esse motivo, a administração do porto deve ser livre de decidir quanto à forma de organização da dragagem, que não pertence ao âmbito de aplicação do presente regulamento.

As disposições sociais que regem o regime laboral do porto foram excluídas do presente regulamento e transferidas para o diálogo social setorial, que teve início em 19 de junho de 2013. Ainda assim, o relator considera importante adicionar as normas sociais nacionais à lista de critérios mínimos. Além do mais, a autoridade competente deve reforçar os direitos dos trabalhadores em caso de transferência de empresas ou estabelecimentos.

Para além das limitações a nível de terreno no porto e em casos de obrigações de serviço público, o relator considera que as limitações de espaço em relação à água e à dimensão do mercado também devem ser consideradas como motivos válidos para a limitação do número de prestadores de serviços, a fim de ter em conta os vários tamanhos e características geográficas dos portos. Se é necessária uma limitação dos prestadores para assegurar a segurança, a proteção e a sustentabilidade em termos ambientais das operações portuárias, a administração deve poder decidir quanto a essas limitações.

O relator considera que a pilotagem também deveria ser isenta das disposições do Capítulo II do presente regulamento, devido à sua elevada relevância para a segurança e proteção das operações portuárias. A sua organização deveria estar a cargo dos Estados-Membros e não deveria ser alinhada com as novas regras relativas ao acesso ao mercado.

Quando às taxas de utilização das infraestruturas, o relator alterou a proposta de forma a permitir aos portos definir as taxas autonomamente, de acordo com a sua estratégia empresarial. Para esse efeito, limita o poder da Comissão para tomar atos delegados destinados a promover a navegação ecológica. Aumenta, além disso, o espaço para negociações comerciais entre a administração do porto e os utentes do porto, cumprindo certos princípios-chave.

O poder da Comissão para adotar atos delegados deve ser estritamente limitado à classificação dos navios e dos combustíveis. A Comissão deve ter em conta o Índice de Desempenho Ambiental dos Navios, assim como os progressos realizados pela World Ports Climate Initiative (Iniciativa Mundial dos Portos pelo Clima), para que a classificação comum dos navios e dos combustíveis seja definida em consonância com as normas internacionais. Os regimes de classificação devem servir apenas de base para a concessão de variações de preço, mas não deve afetar a competência da administração do porto para definir, autonomamente, o nível das taxas, de acordo com as regras aplicáveis.

O relator apoia a ideia da consulta dos utentes do porto. No entanto, esta troca é já prática comum em muitos portos. Por esse motivo, deverá evitar-se uma definição única, devendo ser possíveis mecanismos diferentes, desde que todos os utentes sejam consultados de forma igual.

O relator refere-se à «supervisão independente» ao invés de a um órgão independente de supervisão no intuito de transferir a ênfase da criação deste órgão para as tarefas que ele deve

exercer. Através das suas alterações, clarifica que, sempre que tal se aplique, os órgãos existentes podem continuar a desempenhar este papel sem qualquer encargo burocrático adicional.

A fim de ter em conta um calendário realista, e compreendendo a importância de uma rápida execução, o relator alterou a data de entrada em vigor do presente regulamento para 1 de julho de 2018.

Para concluir, o relator melhorou os aspetos da proposta da Comissão com os quais concorda. Com as suas alterações, enfatiza a necessidade de autonomia da administração do porto para agir em conformidade com a sua estratégia económica, respeitando determinados princípios fundamentais. Além disso, o relator evita um aumento no encargo administrativo ligado à aplicação do presente regulamento. No geral, o presente regulamento deve criar certeza jurídica em relação aos portos e ter um impacto positivo no bom funcionamento da rede RTE-T.