

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

PARECER

COM(2013)296

**a Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E
DO CONSELHO que estabelece um quadro normativo para o
acesso ao mercado dos serviços portuários e a transparência
financeira dos portos**



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA

Nos termos do artigo 7.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, alterada pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, que regula o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia, bem como da Metodologia de escrutínio das iniciativas europeias, aprovada em 20 de janeiro de 2010, a Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que estabelece um quadro normativo para o acesso ao mercado dos serviços portuários e a transparência financeira dos portos [COM(2013)296].

A supra identificada iniciativa foi enviada à Comissão de Economia e Obras Públicas e à Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, atento o respetivo objeto, as quais analisaram a referida iniciativa e aprovaram os respetivos Relatórios que se anexa ao presente Parecer, dele fazendo parte integrante.

PARTE II – CONSIDERANDOS

1. Geral

A Europa, se por um lado, é uma das regiões do mundo com maior densidade portuária, por outro lado, está muito dependente dos portos marítimos para o comércio e para o resto do mundo e no mercado interno. Sinal dessa dependência verifica-se nas trocas comerciais da União: 74% das mercadorias importadas e exportadas transitam pelos portos marítimos. Segundo os dados existentes, foram realizadas mais de 60 000 escalas de navios da marinha de comércio, no ano de 2011, nos cerca de 1200 portos marítimos comerciais existentes na UE, representando essas escalas mais de 3 700 000 toneladas carga.

Os portos marítimos desempenham, assim, um papel fulcral para as trocas comerciais da UE com o resto do mundo, bem como para o mercado interno. As atividades portuárias contribuem diretamente para o emprego, o investimento interno e o crescimento do PIB. Atualmente, existem cerca de 2200 operadores portuários, que empregam cerca de 110 000 portuários nos 22 Estados-Membros marítimos e



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

representam uma importante fonte de receitas fiscais para as administrações locais, regionais e nacionais.

Para além disso, os portos são os nós a partir dos quais se podem organizar e utilizar rotas marítimas de curta distância como alternativa às vias de transporte terrestre saturadas e meio de ligações periféricas ou insulares. O transporte marítimo de curta distância representa curta distância corresponde a 60% do tráfego portuário de mercadorias na UE. O tráfego marítimo de passageiros representou, em 2011, 385 milhões de passageiros.

Em termos percentuais, 96% do tráfego de mercadorias e 93% do tráfego passageiros transitam pelos 319 portos marítimos identificados na proposta de orientações para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes (RTE-T).

Perante o desafio de desenvolver as ligações da RTE-T, pois nem todos os portos da RTE-T oferecem atualmente o mesmo nível elevado de serviços como o actual quadro de gestão portuária nem sempre é suficientemente atrativo para os investidores, o sistema portuário confronta-se com cinco questões de eficiência e de eficácia, que se entende relevante transcrever na íntegra:

- i. A pouca pressão concorrencial que se exerce sobre muitos serviços portuários, devido a restrições de acesso ao mercado;
- ii. As situações de monopólio ou oligopólio, que, ainda que justificadas em várias situações, podem conduzir a abusos de mercado;
- iii. Os encargos administrativos excessivos com que os utentes se confrontam em alguns portos devido à falta de coordenação interna;
- iv. As relações financeiras pouco claras entre os poderes públicos, as administrações portuárias e os prestadores de serviços portuários;
- v. A reduzida autonomia dos portos no que respeita à definição das taxas de utilização das infraestruturas e as ligações pouco transparentes entre essas taxas e os custos relacionadas com o acesso às infraestruturas portuárias.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

2. Principais Aspetos

2.1 Objetivo

O documento em análise estabelece como principal objetivo contribuir para o funcionamento mais eficiente, interligado e sustentável da RTE-T, através da criação de um enquadramento que permita uma melhoria do desempenho de todos os portos e que os auxilie a fazer face à evolução das necessidades logísticas e de transporte. Os portos da RTE-T deverão ajudar a desenvolver o transporte marítimo de curta distancia no âmbito das rotas de transporte intermodal, contribuindo, desse modo, para a sustentabilidade dos transportes, um dos objetivos centrais do Livro Branco dos Transportes, e para a Estratégia Europa 2020 de crescimento assente na utilização eficiente dos recursos, que estimulará o crescimento do comércio e do transporte de mercadorias.

2.2 Conteúdo

No que diz respeito às principais medidas propostas no regulamento, destacam-se as seguintes:

- A liberdade de prestação de serviços será aplicável aos serviços portuários, exceto aos serviços de movimentação de carga e aos serviços de passageiros, pois estes são frequentemente organizados por meio de contratos de concessão, os quais ficarão abrangidos pelo âmbito da fatura relativa à adjudicação de contratos proposta pela Comissão;
- Os prestadores de serviços portuários devem ter acesso às instalações portuárias essenciais na medida do necessário ao exercício das suas atividades. No entanto, a administração de um porto pode impor requisitos mínimos aos prestadores de serviços portuários, os quais apenas poderão estar relacionados com as qualificações profissionais, os equipamentos necessários ou a segurança marítima, a segurança geral do porto e os aspetos ambientais relevantes. Caso a administração do porto opte pela definição de



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

requisitos mínimos, estes devem ser publicados pela administração do porto até 1 de julho de 2015;

- A liberdade de prestação poderá ser condicionada, quando se justifique, limitando-se o número de prestadores, por uma das seguintes razões: escassez de espaço no porto ou interesse público;
- Se a administração de um porto prestar serviços portuários a ela própria, o Estado-Membro pode confiar a adoção de limitar o número de prestadores de serviços portuários a uma autoridade independente da administração do porto. Caso o Estado-Membro não confie a adoção dessa decisão a uma tal autoridade, o número de prestadores não pode ser inferior a dois;
- Se a autoridade competente impuser obrigações de serviço público num ou mais portos, pode prestar o serviço portuário abrangido pelas obrigações de serviço público. Neste caso, considera-se que o prestador de serviços é um operador interno. Uma autoridade competente que decida aplicar este regime em todos os portos compreendidos pelo regulamento em apreço deve informar a Comissão dessa decisão.
- Caso a administração do porto beneficie de fundos públicos, deve haver uma contabilidade transparente que revele o seu eficaz e adequado desses fundos;
- A administração do porto deve estabelecer as taxas de utilização das infraestruturas de forma autónoma e de acordo com a sua própria estratégia comercial e de investimento;



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

3. Aspetos relevantes

3.1 Audição da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

A Subcomissão da Comissão Permanente de Economia reuniu no dia 25 de junho de 2013, a fim de analisar e dar parecer sobre a presente iniciativa.

O presente regulamento é aplicável em todos os portos definidos pela Comissão Europeia em 2011, como parte da rede transeuropeia de transportes, nos seguintes domínios: abastecimento de combustível; movimentação de carga, dragagem, amarração, serviços de passageiros, fornecimento de meios portuários de receção, pilotagem, reboque. No entanto, os portos açorianos¹ e os serviços desempenhados por estes, abrangidos pela iniciativa, são assegurados pela empresa Portos do Açores, SA.

Assim sendo, para que, a partir de 1 de julho de 2015, esta empresa possa continuar a exercer estes serviços há que optar por um de dois cenários, que se entende ser relevante aqui transcrever na íntegra do relatório da Subcomissão da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores:

- a) *“Confiar a uma autoridade independente da administração do porto a decisão de limitar o número de operadores de serviços portuários com base na escassez de espaço ou interesse público”;* ou
- b) *“A autoridade portuária impõe obrigações de serviços público (OSP) naqueles portos optando por prestar o serviço portuário abrangidos pelas OSP”;*

Assim, a **Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores** utilizando do seu direito de audição da previsto no n.º 2 do artigo 229.º da Constituição da República Portuguesa (CRP) e, no caso em apreço, no n.º 4 do artigo 3º da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, alterada pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, considerou que nada tina a opor à Proposta de Regulamento em apreço, dado que a mesma se encontra em conformidade com a diversidade de tipos de modelos de organização

¹ Ponta Delgada, Praia da Vitória, Horta e Lajes das Flores



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

portuária, não pretendendo impor um modelo uniforme para todos os portos, ficando, no entanto, salvaguardada a especificidade da Região Autónoma dos Açores.

4. Base Jurídica

A proposta em análise baseia-se no artigo 100.º, n.º2 do TFUE².

4.1 Princípio da Subsidiariedade

De acordo com o princípio da subsidiariedade (artigo 5.º, n.º 3, do Tratado da União Europeia), a União apenas intervém se e na medida em que os objetivos da ação considerada não possam ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, podendo, contudo, devido às dimensões ou aos efeitos da ação considerada, ser mais bem alcançados ao nível da União.

Refere a iniciativa em análise que os artigos 58.º, 90.º e 100.º do Tratado sobre o funcionamento da União Europeia alargam aos portos os objetivos de um verdadeiro mercado interno no contexto da política comum de transportes.

Entende-se que os Estados-Membros não podem, por si sós, garantir a igualdade de condições de concorrência no mercado interno da União, como não podem tomar medidas para melhorar o desempenho de portos localizados no mesmo corredor transeuropeus.

Não se verifica, pois, a violação do princípio da subsidiariedade, já que, atentas a complexidade e extensão dos objetivos propostos, torna-se evidente que estes podem ser alcançados mais facilmente pela acção da União Europeia.

² Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

PARTE III – PARECER

Em face dos considerandos expostos e atento o Relatório da comissão competente, a Comissão de Assuntos Europeus é de parecer que:

1. A presente iniciativa não viola o princípio da subsidiariedade, na medida em que o objetivo a alcançar será mais eficazmente atingido através de uma ação da União;
2. No que concerne as questões suscitadas nos considerandos, a Comissão de Assuntos Europeus prosseguirá o acompanhamento do processo legislativo referente às presentes iniciativas, nomeadamente através de troca de informação com o Governo;

Palácio de S. Bento, 24 de julho de 2013

O Deputado Autor do Parecer

(Rui Barreto)

O Presidente da Comissão

(Paulo Mota Pinto)



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

PARTE IV – ANEXO

Relatório da Comissão de Economia e Obras Públicas.

Relatório da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores.



Comissão de Economia e Obras Públicas

Parecer da Comissão de Economia e Obras
Públicas

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E
DO CONSELHO que estabelece um quadro
normativo para o acesso ao mercado dos serviços
portuários e a transparência financeira dos portos

COM (2013) 296

Autor: Deputada
Ana Paula Vitorino (PS)



Comissão de Economia e Obras Públicas

ÍNDICE

PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA

PARTE II - CONSIDERANDOS

PARTE III - CONCLUSÕES

PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA

1. Nota Preliminar

Nos termos dos n.ºs 1, 2 e 3 do artigo 7.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, alterada pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, que regula o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia, a Comissão de Assuntos Europeus remeteu a proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que estabelece um quadro normativo para o acesso ao mercado dos serviços portuários e a transparência financeira dos portos.

A referida proposta foi distribuída na Comissão de Economia e Obras Públicas, tendo sido nomeada relatora a Deputada Ana Paula Vitorino do Grupo Parlamentar do Partido Socialista.

PARTE II – CONSIDERANDOS

1. Contexto da proposta

Ao longo da História, o mar sempre desempenhou um papel central na Europa e no seu crescimento e desenvolvimento económico, sendo certo que atualmente existem vinte e três Estados Membros (depois da adesão da Croácia) com uma costa marítima de mais de setenta mil quilómetros, representando cerca de três milhões de postos de trabalho, diretos e indiretos.

Segundo os dados existentes, foram realizadas mais de sessenta mil escalas no ano de 2011 nos cerca de 1200 portos existentes na União Europeia, representando essas escalas mais de 3 700 000 toneladas de carga.

A dependência externa da União Europeia de produtos importados e exportados por via marítima é elevada, contudo 60% do transporte dentro da comunidade é realizado por via portuária.

Se falarmos do tráfego marítimo de passageiros, o mesmo representou na União Europeia segundo os dados de 2011, 385 milhões de passageiros.

A rede transeuropeia de transportes (RTE-T), apresentada pela Comissão Europeia em 2011 representa 96% do tráfego de mercadorias e 93% do tráfego de passageiros.

Os dois principais desafios para a RTE-T, que levantam sérias questões de eficácia e eficiência, são em primeiro lugar o facto de nem todos os portos obedecerem a padrões elevados de nível de serviço e, em segundo lugar, o atual quadro de gestão portuária que nem sempre é suficientemente atrativo para os investidores.



Comissão de Economia e Obras Públicas

O objetivo da iniciativa legislativa em apreço é assim contribuir para um funcionamento mais eficiente, interligado e sustentável da RTE-T, melhorando o desempenho e a tecnologia dos seus portos.

Os portos da RTE-T no contexto da União Europeia deverão, assim, ajudar a desenvolver o transporte marítimo de curta distância, conforme os objetivos do Livro Branco dos Transportes e a Estratégia Europa 2020.

No contexto desta iniciativa legislativa europeia procedeu-se a uma ampla auscultação dos Governos Nacionais e do setor dos portos a nível europeu, realizando-se ainda um estudo de viabilidade económica por uma consultora externa.

Realçamos ainda, que no contexto nacional a Assembleia Legislativa Regional dos Açores pronunciou-se favorável à iniciativa europeia em apreço.

2. Proposta

O presente regulamento é aplicável em todos os portos definidos pela Comissão Europeia em 2011, como parte da rede transeuropeia de transportes, nos seguintes domínios:

- (a) Abastecimento de combustível;
- (b) movimentação de carga;
- (c) dragagem;
- (d) amarração;
- (e) serviços de passageiros;
- (f) fornecimento de meios portuários de receção;
- (g) pilotagem;
- (h) reboque.

Esta proposta estabelece um quadro de acesso ao mercado dos serviços portuários e as regras comuns em matéria de transparência financeira e de tarifação a aplicar pelas administrações portuárias e pelos prestadores de serviços portuários, salvaguardando igualmente os direitos dos trabalhadores portuários.

3. Base Jurídica

A proposta baseia-se no artigo 100.º, nº 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

Princípio da Subsidiariedade e da proporcionalidade

Nos termos do segundo parágrafo do artigo 5.º do Tratado da União Europeia, *“Nos domínios que não sejam das suas atribuições exclusivas, a Comunidade intervém apenas, de acordo com o princípio da subsidiariedade, se e na medida em que os objetivos da ação encarada não possam ser suficientemente realizados pelos Estados membros, e possam, pois, devido à dimensão ou aos efeitos da ação prevista, ser melhor alcançados a nível comunitário”*.

Este princípio tem como objetivo assegurar que as decisões sejam tomadas o mais próximo possível dos cidadãos, ponderando se a ação a realizar à escala comunitária se justifica face às possibilidades oferecidas a nível nacional, regional ou local. Trata-se de um princípio segundo o qual a União só deve atuar quando a sua ação for mais eficaz do que uma ação desenvolvida pelos Estados membros, exceto quando se trate de matérias de competência exclusiva da União.

De igual forma, nos termos do terceiro parágrafo do artigo 5.º do Tratado da União Europeia, *“A ação da Comunidade não deve exceder o necessário para atingir os objetivos do presente Tratado”*.

À semelhança do Princípio da Subsidiariedade, o Princípio da Proporcionalidade regula o exercício das competências exercidas pela União Europeia.

Este princípio visa delimitar e enquadrar a atuação das instituições comunitárias, sendo que a atuação das instituições deve limitar-se ao estritamente necessário para atingir os objetivos dos tratados, por outras palavras, a intensidade da ação deve estar relacionada com a finalidade prosseguida (proibição de excesso). Isto significa que, quando a União



Comissão de Economia e Obras Públicas

dispuser de vários modos de intervenção de igual eficácia, deve escolher aquele que permita maior liberdade aos Estados membros.

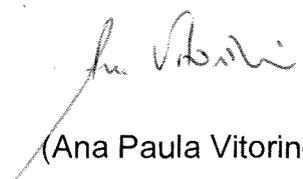
No caso da iniciativa em apreço, os Estados-Membros têm pouca margem de manobra para, de forma isolada, defenderem os seus interesses. Assim, só uma ação coordenada ao nível da UE poderá resolver estes problemas.

PARTE III – CONCLUSÕES

- 1- A iniciativa em análise refere-se ao quadro normativo de acesso ao mercado dos serviços portuários e a transparência financeira dos portos;
- 2- Esta Proposta de Regulamento cumpre os princípios da Proporcionalidade e Subsidiariedade;
- 3- Em suma e perante tudo o que ficou exposto, a Comissão Parlamentar de Economia e Obras Públicas propõe que o presente relatório seja remetido à Comissão de Assuntos Europeus, para apreciação, nos termos do disposto no n.º 3 do artigo 7.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, alterado pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, devendo continuar a acompanhar o tema pela importância económica do mesmo

Palácio de S. Bento, 16 julho 2013

A Deputada Relatora



(Ana Paula Vitorino)

O Presidente da Comissão



(Luís Campos Ferreira)

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO
AUTÓNOMA DOS AÇORES



SUBCOMISSÃO DA COMISSÃO PERMANENTE DE
ECONOMIA

RELATÓRIO E PARECER

PROPOSTA DE REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E
DO CONSELHO QUE ESTABELECE UM QUADRO NORMATIVO
PARA O ACESSO AO MERCADO DOS SERVIÇOS PORTUÁRIOS E A
TRANSPARÊNCIA FINANCEIRA DOS PORTOS [COM(2013)296]

PONTA DELGADA
JUNHO DE 2013

| | |
|---|-----------------|
| ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES | |
| ARQUIVO | |
| Entrada 2080 | Proc. n.º 02.08 |
| Data: 03/06/25 | N.º 45/X |



TRABALHOS DA COMISSÃO

A Subcomissão da Comissão Permanente de Economia reuniu no dia 25 de Junho de 2013, na Delegação da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, na cidade de Ponta Delgada e por videoconferência com a Delegação da Graciosa, a fim de analisar e dar parecer sobre a Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um quadro normativo para o acesso ao mercado dos serviços portuários e a transparência financeira dos portos [COM(2013)296].

1.º CAPÍTULO – ENQUADRAMENTO JURÍDICO

A apreciação da presente iniciativa decorre do direito de audição da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores previsto no n.º 2 do artigo 229.º da Constituição da República Portuguesa (CRP) e, no caso em apreço, no n.º 4 do artigo 3.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, alterada pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio.

A Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, dispõe no âmbito do “*acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia*”, que quando esteja em causa matéria da competência das Assembleias Legislativas das Regiões Autónomas, deverão estas ser “*consultadas em tempo útil*” pela Assembleia da República, tendo em vista o respeito pelo princípio da subsidiariedade (n.º 4 do artigo 3.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, alterada pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio de 2012).

Acresce que a norma supra referida é a concretização da alínea v) do n.º 1 do artigo 227.º da CRP, pois as regiões autónomas têm poderes para “*pronunciar-se, por sua iniciativa ou sob consulta dos órgãos de soberania, sobre as questões da competência destes que lhes digam respeito, bem como, em matérias do seu interesse específico, na definição das posições do Estado Português no âmbito do processo de construção europeia*”.

Também o n.º 1 e alínea c) do n.º 2 do artigo 122.º do Estatuto Político Administrativo da Região Autónoma dos Açores (EPARAA) determina este direito de participação e audição da Região nos processos de formação da vontade do Estado Português no âmbito da construção europeia quando estejam em causa matérias que lhes digam respeito, as quais estão previstas – no que



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

respeita à participação da Região na política externa da República – no n.º 2 do artigo 121º do EPARAA.

Por fim, considerando a matéria constante da presente iniciativa, constata-se que, nos termos do artigo 1º da Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores nº 30/2012/A, de 21 de dezembro, é competente para apreciação da mesma a Comissão de Economia.

2º. CAPÍTULO - APRECIÇÃO NA GENERALIDADE E ESPECIALIDADE

A presente Proposta de Regulamento visa – cf. dispõe o n.º 1 do artigo 1.º - estabelecer:

“(a) um quadro claro de acesso ao mercado dos serviços portuários;
(b) regras comuns em matéria de transparência financeira e de tarifação a aplicar pelas administrações portuárias e pelos prestadores de serviços portuários.”

Segundo o n.º 2 do artigo 1.º, “O presente regulamento é aplicável à prestação das seguintes categorias de serviços portuários, quer dentro da zona portuária, quer nos canais de entrada ou saída do porto:

- (a) abastecimento de combustível;
- (b) movimentação de carga;
- (c) dragagem;
- (d) amarração;
- (e) serviços de passageiros;
- (f) fornecimento de meios portuários de receção;
- (g) pilotagem;
- (h) reboque.”



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Por outro lado, importa salientar que este regulamento é aplicável a todos os portos marítimos da rede transeuropeia de transportes (RTE-T) e respeita a diversidade de tipos de modelos de organização portuária, não pretendendo impor um modelo uniforme para todos os portos.

No que concerne aos Açores, estão abrangidos pela presente iniciativa os seguintes portos:

- i. Ponta Delgada;
- ii. Praia da Vitória;
- iii. Horta; e
- iv. Lajes das Flores.

Ora, os serviços referenciados no n.º 2 do artigo 1.º, são assegurados pela autoridade portuária, Portos dos Açores, SA, exceto a carga e descarga de navios (um dos vários serviços incluídos na movimentação de carga), que é exercida, nos portos de Ponta Delgada, Horta e Praia da Vitória, pelas empresas de estiva (OPERPDL, OPERTRI e OPERTERCEIRA).

No Porto das Lajes das Flores, a carga e descarga dos navios é feita com base num contrato de prestação de serviços com seis trabalhadores independentes.

Acresce que esta atividade de movimentação de cargas fica fora do âmbito de aplicação deste regulamento.

SÍNTESE DAS PRINCIPAIS MEDIDAS PROPOSTAS NO REGULAMENTO

1. Acesso ao mercado dos serviços portuários

- A liberdade de prestação de serviços será aplicável aos serviços portuários, exceto aos serviços de movimentação de carga e aos serviços de passageiros, pois estes são frequentemente organizados por meio de contratos de concessão, os quais ficarão abrangidos pelo âmbito da futura diretiva relativa à adjudicação de contratos de concessão proposta pela Comissão;
- Os prestadores de serviço portuários devem ter acesso às instalações portuárias essenciais na medida do necessário ao exercício das suas atividades. No entanto, a administração de um porto pode impor requisitos mínimos aos prestadores de serviços portuários, os quais apenas poderão estar relacionados com as qualificações profissionais, os equipamentos necessários ou a segurança marítima, a segurança geral do porto e os aspetos ambientais relevantes. Caso



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

a administração do porto opte pela definição de requisitos mínimos, estes devem ser publicados pela administração do porto até 1 de julho de 2015;

- Quando se justifique, a liberdade de prestação de serviços poderá ser condicionada, limitando-se o número de prestadores, por uma das seguintes razões: escassez de espaço no porto ou interesse público (imposição de obrigações de serviço público a um operador).
- Se a administração de um porto prestar serviços portuários ela própria, 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.
- Caso a autoridade competente imponha obrigações de serviço público (OSP) num ou mais portos, pode, ela própria, prestar o serviço portuário abrangido pelas OSP. Neste caso considera-se que o prestador de serviços é um operador interno. Uma autoridade competente que decida aplicar este regime em todos os portos abrangidos pelo regulamento em causa deve informar a Comissão dessa decisão.

2. Regras em matéria de transparência financeira e de tarifação a aplicar pelas administrações portuárias e pelos prestadores de serviços portuários

- Caso a administração do porto beneficie de fundos públicos, deve haver uma contabilidade transparente que demonstre a utilização eficaz e adequada desses fundos;
- Nos casos em que os prestadores de serviços portuários não tenham passado por concurso público e no caso dos operadores internos, deverá assegurar-se que o preço do serviço é transparente e não-discriminatório e é fixado de acordo com as condições de mercado normais, tendo em vista que as taxas totais não excedam os custos totais incorridos e um lucro razoável.
- A administração do porto deve definir as taxas de utilização das infraestruturas portuárias de forma autónoma e de acordo com a sua própria estratégia comercial e de investimento.



COMUNICAÇÕES OBRIGATÓRIAS À COMISSÃO POR PARTE DO ESTADO-MEMBRO

- O Estado-Membro deve assegurar que um órgão independente de supervisão acompanha e fiscaliza a aplicação do regulamento, devendo comunicar a identidade deste órgão à Comissão até ao dia 1 de julho de 2015;
- O Estado-Membro deve estabelecer o regime de sanções aplicáveis às infrações ao regulamento e tomar todas as medidas para garantir a sua aplicação, devendo notificar a Comissão dessas disposições até 1 de julho de 2015.

PRINCIPAIS IMPLICAÇÕES NOS PORTOS DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES ABRANGIDOS POR ESTE REGULAMENTO (*Ponta Delgada, Horta, Praia da Vitória e Lajes das Flores*)

- Os serviços abrangidos pelo presente regulamento são assegurados nos portos dos Açores pela empresa Portos dos Açores, SA. Para que, a partir de 1 de julho de 2015, ela possa continuar a exercer estes serviços há que optar por um dos seguintes cenários:
 - a) Confiar a uma autoridade independente da administração do porto a decisão de limitar o número de operadores de serviços portuários com base na escassez de espaço ou no interesse público;
 - b) A autoridade portuária impõe obrigações de serviço público (OSP) naqueles portos optando, ela própria, por prestar o serviço portuário abrangido pelas OSP.
- As Administrações portuárias passam a ter liberdade para fixar autonomamente as taxas de utilização das infraestruturas portuárias a partir de 1 de julho de 2015. Atualmente estas tarifas são aprovadas por portaria do secretário regional com competência em matéria do setor portuário e não pela Administração Portuária. Por exemplo, situações como a redução de 75% nas taxas para navios de passageiros que operam interilhas, prevista no atual regulamento, terão de ser revistas, pois as taxas terão de refletir o custo efetivo das operações, não devendo haver navios a pagar mais para que outros possam beneficiar de reduções como esta;



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

- Em cada porto, deverá ser constituído um comité consultivo dos utentes. Este comité reunirá representantes dos operadores de navios, donos de carga e outros utentes do porto a que são cobradas taxas pela utilização das infraestruturas ou pelos serviços portuários.

A Subcomissão da Comissão Permanente de Economia deliberou, por maioria, com os votos favoráveis do PS e do PSD e ainda com a abstenção do BE, nada ter a opor à Proposta de Regulamento em análise, uma vez que a mesma respeita a diversidade de tipos de modelos de organização portuária, não pretendendo impor um modelo uniforme para todos os portos, ficando assim salvaguardada a especificidade da Região Autónoma dos Açores.

O Relator

José Ávila

O presente relatório foi aprovado, por unanimidade.

O Presidente

Francisco Vale César