



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

Parecer

COM(2013)510

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO - Cintura Azul, um espaço único
para o transporte marítimo**



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, que regula o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia, com as alterações introduzidas pelas Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, bem como da Metodologia de escrutínio das iniciativas europeias aprovada em 8 de janeiro de 2013, a Comissão de Assuntos Europeus recebeu a COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO - Cintura Azul, um espaço único para o transporte marítimo [COM(2013)510].

A supra identificada iniciativa foi enviada às Comissões de Defesa Nacional e de Economia e Obras Públicas, atento o respetivo objeto, as quais analisaram a referida iniciativa e aprovaram os Relatórios que se anexam ao presente Parecer, dele fazendo parte integrante.

PARTE II – CONSIDERANDOS

A presente iniciativa apresenta como objetivos a melhoria e simplificação dos procedimentos administrativos à constituição da Cintura Azul, que visa atingir um espaço europeu marítimo sem barreiras.

De acordo com o documento, a Cintura Azul “aumenta a competitividade do setor do transporte marítimo ao permitir que os navios operem livremente no mercado interno da UE com um mínimo de formalidades burocráticas, nomeadamente medidas de simplificação e harmonização para o transporte marítimo proveniente de portos de países terceiros”.

Como o texto da iniciativa refere, “o artigo 28.º do TFUE permite a livre circulação de mercadorias da União no território aduaneiro da UE. Contudo, considera-se que os navios que viajam entre portos de dois Estados-Membros deixaram o território aduaneiro da UE, por se considerar que, ao saírem das águas territoriais dos Estados-Membros atravessaram as fronteiras externas da UE. Consequentemente, são necessárias formalidades aduaneiras quando os navios deixam o porto de partida e quando chegam ao porto de destino, ainda que se trate de portos da UE. Embora



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

sejam necessários por motivos económicos, financeiros, de segurança e de proteção, estes procedimentos envolvem custos e provocam atrasos que colocam o transporte marítimo numa situação de desvantagem em relação a outros modos de transporte no que diz respeito à circulação de mercadorias no mercado interno da UE”.

A Comissão Europeia considera assim que “a redução dos custos e a simplificação de todos os procedimentos administrativos é um objetivo prioritário para promover a utilização do transporte marítimo de curta distância e do comércio marítimo entre portos da UE”. E defende que “a criação de um verdadeiro mercado interno para as mercadorias da União transportadas por navio reforçaria a posição concorrencial do transporte marítimo em relação a outros modos de transporte, bem como de toda a economia, uma vez que a cadeia logística se tornaria mais eficaz, complementando as medidas de facilitação do comércio já adotadas”. E coloca igualmente a presente iniciativa como promotora de igualdade de condições entre todos os meios de transportes.

Em 2011, o Livro Branco sobre o futuro dos transportes («Roteiro do espaço único europeu dos transportes — Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos») defendia já “um genuíno espaço único europeu dos transportes, em que sejam eliminadas todas as barreiras ainda existentes entre os modos de transporte e as fronteiras”. O Livro Branco defendia assim “a criação de uma cintura azul nos mares que bordejam a Europa, o que simplificaria as formalidades para os navios que operam entre portos da UE”.

Nesse mesmo ano, a Comissão Europeia, em cooperação com a Agência Europeia da Segurança Marítima (AESM), deu início ao projeto-piloto “Cintura Azul”. O projeto foi discutido no Conselho dos Transportes em junho de 2012 e os ministros dos Transportes expressaram o seu apoio ao desenvolvimento da iniciativa «Cintura Azul», tendo convidado a Comissão a apresentar propostas específicas.

Na comunicação, a Comissão Europeia relata que “o projeto-piloto «Cintura Azul» mostrou que podiam ser prestadas às autoridades aduaneiras informações úteis sobre as viagens dos navios. No entanto, as autoridades aduaneiras observaram que as informações relativas aos navios deviam ser complementadas com informações relativas às mercadorias transportadas, em especial o seu estatuto (comunitário ou não comunitário)”. A Comissão considera que “Esta distinção permite que as



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

autoridades aduaneiras garantam uma vigilância aduaneira adequada das mercadorias de países terceiros, facilitando, simultaneamente, os procedimentos aduaneiros para mercadorias da União”

Para o pacote Cintura Azul produzir resultados operacionais rápidos e reais é do entendimento da Comissão que “deve conter duas medidas: uma que vise a melhoria do sistema «serviço de linha regular» e outra que, tendo em conta a realidade económica, vise o estabelecimento de um mecanismo de simplificação para navios que façam escala também em portos de países terceiros”.

Em conclusão, a Comissão recorda “os objetivos do Ato para o Mercado Único II de criar um genuíno mercado único para o transporte marítimo” confirmando “o seu empenho em desenvolver o conceito de «Cintura Azul» até à sua plena aplicação, incluindo medidas de simplificação alargadas para escalas em países terceiros”. Por conseguinte, a Comissão pede “o apoio do Parlamento Europeu e do Conselho, bem como o envolvimento técnico do setor dos transportes marítimos, para a aplicação desta iniciativa”. A Comissão “exorta igualmente as autoridades marítimas e aduaneiras dos Estados-Membros a continuar a melhorar a sua cooperação, uma vez que apenas um esforço conjunto pode fazer a Cintura Azul funcionar e (para utilizar a referência do Ato para o Mercado Único II) gerar efeitos reais no terreno!”

Atentas as disposições da presente proposta, cumpre suscitar as seguintes questões:

a) Da Base Jurídica

A comunicação faz referência ao Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia. A competência da matéria referida na comunicação é partilhada.

b) Do Princípio da Subsidiariedade

A iniciativa em análise visa criar um espaço europeu marítimo sem barreiras pelo que se verifica o princípio da subsidiariedade dado que os objetivos enunciados são melhor alcançados a nível da União Europeia.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

c) Do conteúdo da iniciativa

A presente iniciativa apresenta como objetivos a melhoria e simplificação dos procedimentos administrativos à constituição da Cintura Azul. O projeto Cintura Azul visa a criação de um espaço europeu marítimo sem barreiras.

PARTE III – PARECER

Em face dos considerandos expostos e atentos os Relatórios das comissões competentes, 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 à presente iniciativa, nomeadamente através de troca de informação com o Governo.

Palácio de S. Bento, 19 de novembro de 2013

A Deputada Autora do Parecer

(Catarina Martins)

O Presidente da Comissão

(Paulo Mota Pinto)



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

PARTE VI – ANEXO

Relatórios das Comissões de Defesa Nacional e de Economia e Obras Públicas.



Comissão de Defesa Nacional

Relatório da Comissão de
Defesa Nacional
COM (2013) 510 final

Relatora: Deputada
Carina João Oliveira



Comissão de Defesa Nacional

ÍNDICE

PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA

PARTE II – CONSIDERANDOS

PARTE III - CONCLUSÕES

PARTE IV- ANEXOS

PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA

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 iniciativa “Cintura Azul, um espaço único para o transporte marítimo [COM 510 final (2013)], foi enviado à Comissão de Economia e Obras Públicas e à Comissão de Defesa Nacional, atento o seu objeto, para efeitos de análise e elaboração do presente parecer, tendo sido nomeada como relatora a Deputada Carina João Oliveira.

PARTE II – CONSIDERANDOS

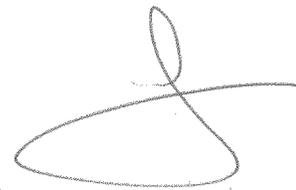
1. Em geral

A iniciativa tem como objetivo a melhoria e simplificação dos procedimentos administrativos inerentes à constituição da “Cintura Azul”, tendo em vista um espaço europeu marítimo sem barreiras, com maiores vantagens em termos de competitividade económica e também ambiental.

Actualmente é permitida a livre circulação de mercadorias da União naquilo que é considerado o seu território aduaneiro. Mas considera-se que os navios que viajam entre portos de dois Estados-Membros deixaram o território aduaneiro da UE, por se considerar que, ao saírem das águas territoriais dos Estados-Membros atravessaram as fronteiras externas da UE. Consequentemente, são necessárias formalidades aduaneiras quando os navios deixam o porto de partida e quando chegam ao porto de destino, ainda que se trate de portos da UE.

Embora sejam necessários por motivos económicos, financeiros, de segurança e de proteção, estes procedimentos envolvem custos e provocam atrasos que colocam o transporte marítimo numa situação de desvantagem em relação a outros modos de transporte no que diz respeito à circulação de mercadorias no mercado interno da UE.

É considerado que a redução dos custos e a simplificação de todos os procedimentos administrativos é um objetivo prioritário para promover a utilização do transporte marítimo de curta distância e do comércio marítimo entre portos da UE.



Já em 2011, o Livro Branco sobre o futuro dos transportes, («Roteiro do espaço único europeu dos transportes — Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos»), defendia um genuíno espaço único europeu dos transportes, em que sejam eliminadas todas as barreiras ainda existentes entre os modos de transporte e as fronteiras, como por exemplo a criação de uma cintura azul nos mares que bordejam a Europa, o que simplificaria as formalidades para os navios que operam entre portos da UE.

A Comissão Europeia deu início em 2011 ao projeto-piloto «Cintura Azul» em cooperação com a Agência Europeia da Segurança Marítima (AESM), tendo os ministros dos Transportes expresso o seu apoio ao desenvolvimento da iniciativa «Cintura Azul» e convidaram a Comissão a apresentar propostas específicas.

O projeto-piloto «Cintura Azul» mostrou que podiam ser prestadas às autoridades aduaneiras informações úteis sobre as viagens dos navios. No entanto, as autoridades aduaneiras observaram que as informações relativas aos navios deviam ser complementadas com informações relativas às mercadorias transportadas, em especial o seu estatuto (comunitário ou não comunitário). Esta distinção permite que as autoridades aduaneiras garantam uma vigilância aduaneira adequada das mercadorias de países terceiros, facilitando, simultaneamente, os procedimentos aduaneiros para mercadorias da União.

Mas para produzir resultados operacionais rápidos e reais, o pacote «Cintura Azul» deve conter duas medidas: uma que vise a melhoria do sistema «serviço de linha regular» e outra que, tendo em conta a realidade económica, vise o estabelecimento de um mecanismo de simplificação para navios que façam escala também em portos de países terceiros.

2. Aspetos relevantes

A complexidade dos procedimentos administrativos foi identificada na comunicação da Comissão intitulada «Comunicação e plano de ação tendo em vista a criação de um **espaço europeu de transporte marítimo sem barreiras**» como um dos principais entraves ao desenvolvimento do transporte marítimo, sendo essa realidade também a que se observa em Portugal.

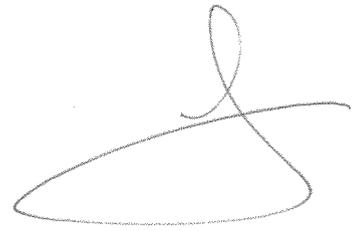
Foram adoptados procedimentos simplificados para os designados «serviços de linha regulares» realizados por companhias de navegação autorizadas.

Outro aspecto de extrema importância é a **iniciativa e-Maritime**, que visa fomentar a utilização de tecnologias da informação avançadas no setor do transporte marítimo, promovendo a interoperabilidade e facilitando a comunicação eletrónica entre os diversos agentes envolvidos no transporte marítimo.

Um primeiro passo para a implementação desta iniciativa foi a **Diretiva 2010/65/UE**, segundo a qual a transmissão e o intercâmbio das formalidades de declaração exigidas aos navios deverão efetuar-se por via eletrónica através de «plataformas únicas nacionais».

A factura portuária é um dos grandes encargos económicos nas operações nos portos portugueses, sendo ainda um processo extremamente burocrático, pese embora a JUP (Janela Única Portuária) esteja já a ser aplicada em alguns portos nacionais.

O desenvolvimento e modernização tecnológicos e a integração de todos os sistemas de informação global, serão pedra chave para alcançar o sucesso nesta tarefa de desburocratização administrativa dos trajectos portuários.



3. Princípio da Subsidiariedade

- Referência à base jurídica (isto é, se a União Europeia é competente para legislar nessa matéria).

A competência destas matérias é partilhada, verificando-se a observância do princípio da subsidiariedade, pois «os objetivos traçados pela iniciativa em análise não seriam suficientemente atingidos ao nível de cada um dos Estados-Membros, sendo melhor alcançados ao nível da União Europeia»

PARTE III - CONCLUSÕES

Em face do exposto, a Comissão de Defesa Nacional conclui o seguinte:

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. A análise da presente iniciativa não suscita quaisquer questões que impliquem posterior acompanhamento;
3. A Comissão de Defesa Nacional dá por concluído o escrutínio da presente iniciativa, devendo o presente relatório, nos termos da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto de 2006, alterado pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, ser remetido à Comissão de Assuntos Europeus para os devidos efeitos.

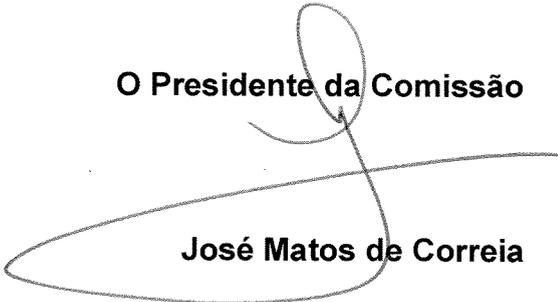
Palácio de S. Bento, 1 de Novembro de 2013

A Deputada Relatora



Carina João Oliveira

O Presidente da Comissão



José Matos de Correia



Comissão de Economia e Obras Públicas

Relatório da Comissão de
Economia e Obras Públicas
COM (2013) 510 final

Relatora: Deputada
Carina João Oliveira



Comissão de Economia e Obras Públicas

ÍNDICE

PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA

PARTE II – CONSIDERANDOS

PARTE III - CONCLUSÕES

PARTE IV- ANEXOS



Comissão de Economia e Obras Públicas

PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA

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 iniciativa “Cintura Azul, um espaço único para o transporte marítimo [COM 510 final (2013)], foi enviado à Comissão de Economia e Obras Públicas atento o seu objeto, para efeitos de análise e elaboração do presente parecer, tendo sido nomeada como relatora a Deputada Carina João Oliveira.

PARTE II – CONSIDERANDOS

1. Em geral

A iniciativa tem como objetivo a melhoria e simplificação dos procedimentos administrativos inerentes à constituição da “Cintura Azul”, tendo em vista um espaço europeu marítimo sem barreiras, com maiores vantagens em termos de competitividade económica e também ambiental.

Actualmente é permitida a livre circulação de mercadorias da União naquilo que é considerado o seu território aduaneiro. Mas considera-se que os navios que viajam entre portos de dois Estados-Membros deixaram o território aduaneiro da UE, por se considerar que, ao saírem das águas territoriais dos Estados-Membros atravessaram as fronteiras externas da UE. Consequentemente, são necessárias formalidades aduaneiras quando os navios deixam o porto de partida e quando chegam ao porto de destino, ainda que se trate de portos da UE.

Embora sejam necessários por motivos económicos, financeiros, de segurança e de proteção, estes procedimentos envolvem custos e provocam atrasos que colocam o transporte marítimo numa situação de desvantagem em relação a outros modos de transporte no que diz respeito à circulação de mercadorias no mercado interno da UE.

É considerado que a redução dos custos e a simplificação de todos os procedimentos administrativos é um objetivo prioritário para promover a utilização do transporte marítimo de curta distância e do comércio marítimo entre portos da UE.

2. Aspetos relevantes

A complexidade dos procedimentos administrativos foi identificada na comunicação da Comissão intitulada «Comunicação e plano de ação tendo em vista a criação de um **espaço europeu de transporte marítimo sem barreiras**» como um dos principais entraves ao desenvolvimento do transporte marítimo, sendo essa realidade também a que se observa em Portugal.

Foram adoptados procedimentos simplificados para os designados «serviços de linha regulares» realizados por companhias de navegação autorizadas.

Outro aspecto de extrema importância é a **iniciativa e-Maritime**, que visa fomentar a utilização de tecnologias da informação avançadas no setor do transporte marítimo, promovendo a interoperabilidade e facilitando a comunicação eletrónica entre os diversos agentes envolvidos no transporte marítimo.

Um primeiro passo para a implementação desta iniciativa foi a **Diretiva 2010/65/UE**, segundo a qual a transmissão e o intercâmbio das formalidades de declaração exigidas aos navios deverão efetuar-se por via eletrónica através de «plataformas únicas nacionais».

A factura portuária é um dos grandes encargos económicos nas operações nos portos portugueses, sendo ainda um processo extremamente burocrático, pese embora a JUP (Janela Única Portuária) esteja já a ser aplicada em alguns portos nacionais.

O desenvolvimento e modernização tecnológicos e a integração de todos os sistemas de informação global, serão pedra chave para alcançar o sucesso nesta tarefa de desburocratização administrativa dos trajectos portuários.

Já em 2011, o Livro Branco sobre o futuro dos transportes, («Roteiro do espaço único europeu dos transportes — Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos»), defendia um genuíno espaço único europeu dos transportes, em que sejam eliminadas todas as barreiras ainda existentes entre os modos de transporte e as fronteiras, como por exemplo a criação de uma cintura azul nos mares que bordejam a Europa, o que simplificaria as formalidades para os navios que operam entre portos da UE.

A Comissão Europeia deu início em 2011 ao projeto-piloto «Cintura Azul» em cooperação com a Agência Europeia da Segurança Marítima (AESM), tendo os ministros dos Transportes expresso o seu apoio ao desenvolvimento da iniciativa «Cintura Azul» e convidaram a Comissão a apresentar propostas específicas.

O projeto-piloto «Cintura Azul» mostrou que podiam ser prestadas às autoridades aduaneiras informações úteis sobre as viagens dos navios. No entanto, as autoridades aduaneiras observaram que as informações relativas aos navios deviam ser complementadas com informações relativas às mercadorias transportadas, em especial o seu estatuto (comunitário ou não comunitário). Esta distinção permite que as autoridades aduaneiras garantam uma vigilância aduaneira adequada das mercadorias de países terceiros, facilitando, simultaneamente, os procedimentos aduaneiros para mercadorias da União.

Mas para produzir resultados operacionais rápidos e reais, o pacote «Cintura Azul» deve conter duas medidas: uma que vise a melhoria do sistema «serviço de linha regular» e outra que, tendo em conta a realidade económica, vise o estabelecimento de um mecanismo de simplificação para navios que façam escala também em portos de países terceiros.



3. Princípio da Subsidiariedade

- Referência à base jurídica (isto é, se a União Europeia é competente para legislar nessa matéria).

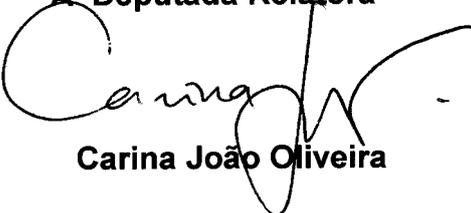
A competência destas matérias é partilhada, verificando-se a observância do princípio da subsidiariedade, pois «os objetivos traçados pela iniciativa em análise não seriam suficientemente atingidos ao nível de cada um dos Estados-Membros, sendo melhor alcançados ao nível da União Europeia)

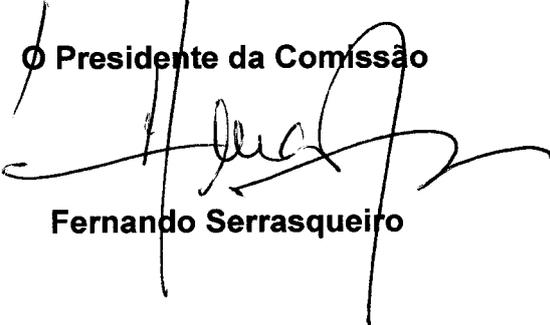
PARTE III - CONCLUSÕES

Em face do exposto, a Comissão de Economia e Obras Públicas conclui o seguinte:

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. A análise da presente iniciativa não suscita quaisquer questões que impliquem posterior acompanhamento;
3. A Comissão de Economia e Obras Públicas dá por concluído o escrutínio da presente iniciativa, devendo o presente relatório, nos termos da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto de 2006, alterado pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, ser remetido à Comissão de Assuntos Europeus para os devidos efeitos.

Palácio de S. Bento, 1 de Outubro de 2013

A Deputada Relatora

Carina João Oliveira

O Presidente da Comissão

Fernando Serrasqueiro