

Bruselas, 20 de enero de 2017
(OR. en)

**Expediente interinstitucional:
2013/0157 (COD)**

5162/1/17
REV 1 ADD 1 REV 1

**CODEC 24
TRANS 8
MAR 7
FIN 10**

NOTA PUNTO «I/A»

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Comité de Representantes Permanentes/Consejo
Asunto:	Proyecto de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos (primera lectura) - Adopción del acto legislativo (AL+D) = declaraciones

Declaración de la Comisión apoyada por España

La Comisión estima que el considerando 45 no tenía que haberse incluido por las razones siguientes.

En primer lugar, el considerando no está relacionado con el articulado del Reglamento y por tanto no se ajusta a los principios del Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación. En dicho Acuerdo, el Parlamento Europeo, el Consejo de la Unión Europea y la Comisión Europea confirmaron que mantienen su total adhesión al Acuerdo interinstitucional relativo a las directrices comunes sobre la calidad de la redacción de la legislación comunitaria, que establece que el objetivo de los considerandos es exponer razones concisas de las principales disposiciones del articulado, sin reproducirlas ni parafrasearlas; además, los considerandos no deben contener disposiciones normativas ni declaraciones de intención política.

En segundo lugar, la Comisión recuerda que la noción de ayuda estatal, en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, es objetiva, está consagrada en el Tratado y no queda al arbitrio del legislador de la Unión. Esa noción solamente puede ser aplicada como tal por la Comisión o por los tribunales nacionales en casos específicos, con sujeción al control por los tribunales de la Unión.

En tercer lugar, la redacción del considerando puede inducir a confusión. Habida cuenta de la noción de ayuda estatal del Tratado, no puede argumentarse que siempre quede fuera del ámbito de aplicación de las normas relativas a la ayuda estatal la financiación pública de todas las infraestructuras de acceso y defensa accesibles a todos los usuarios en condiciones de igualdad y no discriminatorias. La práctica decisoria de la Comisión muestra, por ejemplo, que la financiación pública de algunas infraestructuras de acceso situadas dentro de la zona de un puerto pueden constituir ayuda estatal.

Declaración conjunta de Alemania, Polonia, Bélgica y Francia

En relación con el Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se crea un marco sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios y la transparencia financiera de los puertos,

Alemania, Polonia, Bélgica y Francia apoyan los objetivos perseguidos con el Reglamento. Se congratulan en particular de que el Reglamento contribuya a la transparencia financiera y al refuerzo de la eficiencia de los puertos europeos en el ámbito de la competitividad internacional.

Alemania, Polonia, Bélgica y Francia dan su aprobación al Reglamento en el supuesto de que los compromisos alcanzados en el procedimiento legislativo y las correspondientes decisiones adoptadas por los legisladores no van a verse comprometidos por otros actos pertinentes, como la revisión del Reglamento general de exención por categorías.

Declaración del Reino Unido

El Reino Unido se congratula que de este Reglamento sea notablemente menos oneroso que el propuesto originalmente. Con todo, incluso en su forma modificada, el Reino Unido lamenta su adopción, por considerar que sus disposiciones (aparte de las que fomentan la transparencia de la financiación pública) son innecesarias y en gran medida inapropiadas para favorecer la inversión y la eficiencia en los puertos europeos, en particular los del Reino Unido. El Reino Unido votará en contra del Reglamento por considerar que tendría repercusiones perjudiciales sobre la competitividad y la eficiencia de los puertos del Reino Unido.

La experiencia adquirida durante las últimas décadas con un sector portuario del Reino Unido desregulado, competitivo, de mayoritaria propiedad privada y en mayor medida no subvencionado demuestra sin lugar a dudas que unos puertos desregulados, que funcionen dentro de un contexto de competencia equitativa, pueden y quieren invertir para desarrollarse de acuerdo con las necesidades actuales y futuras del transporte.

Declaración de Italia

En el Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se crea un marco sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios y la transparencia financiera de los puertos, Italia, aun apoyando los objetivos que el Reglamento persigue (en particular, acoge con satisfacción el hecho de que el Reglamento tenga por objeto mejorar la transparencia financiera de los puertos europeos y potenciar su competitividad internacional), desea expresar su preocupación sobre otras posibles bases jurídicas, aún en fase de debate, que deben aplicarse a los mismos temas (puertos), y que pudieran no ser coherentes con el Reglamento de la UE relativo a los puertos.

Por consiguiente, Italia da su aprobación al Reglamento en el supuesto de que los compromisos alcanzados en el procedimiento legislativo y las correspondientes decisiones adoptadas por los legisladores no se vean comprometidas por otros actos o iniciativas pertinentes, en particular, las llevadas a cabo por las DG de la Comisión sin el proceso de codecisión, como la revisión del Reglamento general de exención por categorías y la investigación sobre el funcionamiento y la fiscalidad de los puertos — si no se han presentado previamente a una «prueba de coherencia» en estrecha coordinación con todas las direcciones generales implicadas.

En particular, Italia desea llamar la atención sobre las cuestiones pendientes mencionadas en la posición común (véase el escrito dirigido a las comisarias Bulc y Vestager) de Alemania, Francia, Italia, Bélgica y Polonia (es decir, la definición de las infraestructuras portuarias, el dragado, el concepto de «proyecto único» para todas las inversiones realizadas en un mismo puerto durante un período de 3 años). Solo se ha aceptado expresamente hasta ahora la solicitud de los Estados miembros de retirar toda referencia a la duración de las concesiones. Muchos Estados miembros han puesto de relieve algunas cuestiones adicionales que no parece haber tenido debidamente en cuenta la Comisión Europea, en lo que se refiere a los puertos, con ocasión de la segunda consulta sobre la revisión del Reglamento general de exención por categorías, así como del Grupo «Infraestructuras».

Esta evaluación incompleta parece deberse a una ampliación excesiva de la denominada «sentencia Leipzig/Halle», que da lugar, por primera vez, a normas sectoriales sobre ayudas estatales que deben incluirse en el Reglamento general de exención por categorías que no se han puesto previamente a prueba mediante la elaboración y aplicación de directrices específicas, tal y como ha sido el caso para todas las demás medidas de derecho indicativo (sobre pymes, ayudas regionales, medio ambiente y energía, etc.).

Por lo tanto, Italia insta a la CE a que se comprometa a seguir elaborando sus proyectos interrelacionados de derecho indicativo/acto en vigor con el fin de garantizar su coherencia, teniendo muy en cuenta la opinión de los Estados miembros y consultándolos de nuevo, y ello antes de completar el procedimiento de adopción, a ser posible mediante reuniones bilaterales.
