



Bruxelas, 20 de janeiro de 2017
(OR. en)

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

5162/1/17
REV 1 ADD 1 REV 1

CODEC 24
TRANS 8
MAR 7
FIN 10

NOTA PONTO "I/A"

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Comité de Representantes Permanentes/Conselho
Assunto:	Projeto de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos (primeira leitura) – Adoção do ato legislativo (AL + D) = Declarações

Declaração da Comissão, apoiada pela Espanha

A Comissão considera que o considerando 45 não deveria ter sido incluído pelas seguintes razões:

Em primeiro lugar, o considerando não se relaciona com nenhum dos artigos do regulamento, pelo que não está em conformidade com os princípios do Acordo Interinstitucional "Legislar melhor". Nesse acordo, o Parlamento Europeu, o Conselho da União Europeia e a Comissão Europeia reiteraram o seu compromisso com o Acordo interinstitucional sobre as diretrizes comuns em matéria de qualidade de redação da legislação comunitária, que dispõe que os considerandos têm por finalidade fundamental, de forma concisa, as disposições essenciais do articulado, sem dele reproduzir ou parafrasear a redação, e que os considerandos não devem comportar disposições de carácter normativo nem pretensões políticas.

Em segundo lugar, a Comissão recorda que a noção de auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE é uma noção objetiva, consagrada no Tratado, não dispondo o legislador de uma margem de manobra quanto à sua aplicação. Apenas pode ser aplicada enquanto tal pela Comissão ou por tribunais nacionais em casos específicos, sujeitos ao controlo dos tribunais da União.

Em terceiro lugar, a redação do considerando pode criar confusão. Tendo em conta a noção de auxílio estatal consagrada no Tratado, não se pode afirmar que o financiamento público de todas as infraestruturas de acesso e de defesa acessíveis a todos os utilizadores em condições equitativas e não discriminatórias se encontra sempre fora do âmbito de aplicação das regras em matéria de auxílios estatais. A prática da Comissão em matéria de tomada de decisões mostra, por exemplo, que o financiamento público de determinadas infraestruturas de acesso localizadas numa área portuária pode constituir um auxílio estatal.

Declaração conjunta da Alemanha, da Polónia, da Bélgica e da França

No que respeita ao 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 Alemanha, a Polónia, a Bélgica e a França apoiam os objetivos que se pretendem alcançar com o regulamento e saúdam, em particular, o facto de o regulamento contribuir para a transparência financeira e o reforço do desempenho dos portos europeus em termos de concorrência a nível internacional.

A Alemanha, a Polónia, a Bélgica e a França aprovam o regulamento no pressuposto de que nem os compromissos alcançados no processo legislativo nem as decisões conexas tomadas pelo legislador serão prejudicados por outros atos legislativos relevantes como, por exemplo, a revisão do regulamento geral de isenção por categoria (RGIC).

Declaração do Reino Unido

O Reino Unido saúda o facto de este regulamento ser significativamente menos oneroso do que o que foi inicialmente proposto. Todavia, lamenta que tenha sido adotado, mesmo na sua versão alterada, dadas as disposições que contém (excluindo as relativas à promoção da transparência do financiamento público), desnecessárias e fundamentalmente inadequadas para a promoção do investimento e a eficiência dos portos europeus, em particular os do Reino Unido. Convicto de que o regulamento teria um efeito nocivo para os seus portos, que são competitivos e eficientes, o Reino Unido vota contra o regulamento.

Nas últimas décadas, a experiência do setor portuário do Reino Unido – setor liberalizado, competitivo, predominantemente privado e, em larga medida, não subsidiado – mostra incontestavelmente que os portos não regulamentados que funcionam em condições de concorrência leal podem investir – e investem – no desenvolvimento em consonância com os atuais e futuros requisitos em matéria de transportes.

Declaração da Itália

No que respeita ao 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 Itália, embora apoie os objetivos que se pretendem alcançar com o Regulamento (saúde, em especial, o facto de o regulamento contribuir para a transparência financeira e o reforço do desempenho dos portos europeus em termos de concorrência a nível internacional), não quer deixar de manifestar a preocupação que lhe suscitam outras bases jurídicas, ainda em fase de debate, com o mesmo objeto (portos) e que possam apresentar incoerências com o regulamento relativo aos portos.

Por conseguinte, a Itália aprova o regulamento no pressuposto de que nem os compromissos alcançados no processo legislativo nem as decisões conexas tomadas pelo legislador serão postos em causa por outros atos legislativos ou iniciativas relevantes, nomeadamente as levadas a cabo pelas DG da Comissão fora do processo de codecisão – como a revisão do regulamento geral de isenção por categoria (RGIC) ou o inquérito sobre o funcionamento e a tributação dos portos –, se não tiverem sido previamente objeto de um "teste de coerência", em estreita coordenação com todas as DG implicadas.

Concretamente, a Itália gostaria de chamar a atenção para as questões pendentes referidas na posição comum (ver carta dirigida às Comissárias Violeta Bulc e Margrethe Vestager) da Alemanha, da França, da Itália, da Bélgica e da Polónia (isto é, as definições de "infraestrutura portuária" e "dragagem" e a noção de "projeto único" relativamente a todos os investimentos realizados no mesmo porto num período de três anos). Até agora, apenas foi explicitamente aceite o pedido dos Estados-Membros de que fossem eliminadas todas as referências à duração das concessões. Muitos Estados-Membros chamaram também a atenção para outros assuntos referentes aos portos por ocasião da segunda consulta sobre a revisão do RGIC, bem como ao Grupo "Infraestruturas", que a Comissão não parece ter tomado devidamente em conta.

Na base desta deficiente avaliação parece estar um entendimento demasiado lato do chamado acórdão "Leipzig Halle", o que levou a que, pela primeira vez, fossem incluídas no RGIC regras setoriais em matéria de auxílios estatais sem serem previamente postas à prova mediante a elaboração e implementação de diretrizes específicas, como se tem feito com todos os demais instrumentos jurídicos não vinculativos (relativos às PME, aos auxílios regionais, ao ambiente e energia, etc.).

Por esse motivo, a Itália insta a CE a comprometer-se a fazer um trabalho mais aturado sobre os seus instrumentos não vinculativos/projetos de atos de aplicação que apresentem uma inter-relação com outros instrumentos a fim de garantir a respetiva coerência, atendendo devidamente às posições dos Estados-Membros e voltando a consultá-los antes de concluir o processo de adoção de tais atos, eventualmente em reuniões bilaterais.
