



Bruxelas, 17 de março de 2016
(OR. en)

6885/16

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

**CODEC 264
TRANS 70
MAR 85
FIN 149
PE 34**

NOTA INFORMATIVA

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Comité de Representantes Permanentes/Conselho
Assunto:	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 - Resultados dos trabalhos do Parlamento Europeu (Estrasburgo, 7 a 10 de março de 2016)

I. INTRODUÇÃO

O relator, Knut FLECKENSTEIN (S&D), apresentou, em nome da Comissão dos Transportes e do Turismo, um relatório sobre a proposta de regulamento que inclui 136 alterações.

Além disso, 20 alterações tinham sido apresentadas pelos grupos políticos ou por grupos de 40 ou mais deputados do PE (alteração 137 pelo Grupo EFDD, alterações 138-145 pelo Grupo Verdes/ALE, alterações 150-156 pelo Grupo ECR, e 146-149 por 40 ou mais deputados do PE). A alteração 148 era uma proposta de rejeição da proposta da Comissão.

II. DEBATE

O debate sobre a proposta realizou-se em 7 de março de 2016.

O relator, Knut FLECKENSTEIN (S&D, DE), abriu o debate. Afirmou que:

- estava convicto de que a atual proposta era melhor do que as propostas anteriores, que falharam, e que podia ser apoiada e, assim sendo, devia dar-se início às negociações com o Conselho:
 - se tratava claramente de uma proposta diferente que não abusava da vontade de maior competitividade para prosseguir ideologias liberais. Não incidia sobre a obrigação de abertura do mercado a qualquer preço, mas sim sobre um melhor modelo de organização dos portos e continha até uma limitação para os prestadores de serviços, se necessário e adequado;
 - a proposta tinha por objeto o reforço da competitividade, o aumento da transparência, a autonomia dos portos, o acompanhamento não burocrático, continha cláusulas que garantiam empregos dignos (incluindo a formação);
- se congratulava com a cooperação e a abordagem pragmática da Comissão e a consulta alargada das partes interessadas;
- os organismos que representam os portos eram favoráveis ao seu relatório, mas reconhecia que nem todos o achavam convincente. Os portos do Reino Unido consideraram que este assunto não os deveria afetar, uma vez que eram portos privados; os operadores polacos de terminais eram contra por causa do aumento da transparência; os armadores não se mostraram entusiasmados porque a proposta os impediria de utilizar mão de obra barata;
- para garantir o êxito das negociações, ambas as partes, incluindo o Conselho, tiveram de mostrar flexibilidade e a Comissão Vestager teve de apresentar uma proposta razoável sobre as isenções por categorias no contexto dos auxílios estatais aos portos.

A Comissão BULC:

- congratulou-se com o relatório da Comissão TRAN e afirmou ter a esperança de que os trílogos pudessem ter início em breve, tendo recordado que a Presidência neerlandesa se mostrara interessada na negociação do dossiê;
- sublinhou que a proposta constituía um dossiê prioritário para a Comissão em 2016, uma vez que os portos desempenhavam um papel essencial no sistema de transportes e na economia. Afirmou que os portos eram recursos valiosos que deviam ser preservados e reforçados, sendo esse o objetivo da proposta da Comissão:

- o regulamento garantiria a transparência financeira na utilização dos fundos públicos atribuídos aos portos, assegurando assim a igualdade de condições entre os portos europeus. A Comissão estava a trabalhar no regulamento geral relativo às isenções por categorias que deveria isentar certos investimentos portuários das regras em matéria de auxílios estatais e centrar o trabalho da Comissão nos casos críticos. Um primeiro projeto fora já publicado no próprio dia para consulta;
- proporcionaria maior clareza no que diz respeito à organização e aos concursos públicos relativos aos serviços portuários e alteraria a atual situação, em que a política foi de facto criada numa base casuística pelo Tribunal de Justiça da União Europeia, e de acordo unicamente com os princípios dos Tratados;
- era importante para a estratégia de descarbonização — tornar os portos mais atrativos era essencial para o desenvolvimento de alternativas às autoestradas congestionadas e para evitar o tráfego marítimo e terrestre desnecessário;
- sublinhou o amplo apoio à proposta, na Comissão TRAN, por parte de todas as organizações principais que representam o setor portuário europeu, os sindicatos, as autoridades portuárias, os operadores de terminais portuários e os prestadores de serviços portuários;
- declarou o seu apoio sem reservas ao diálogo social bem como a uma melhor formação e segurança para os trabalhadores;
- sublinhou que o regulamento não impunha uma abordagem única para todos os casos, uma vez que todos os portos na Europa são diferentes entre si. Era compatível com todas as formas de organização, incluindo os portos privados. Não impunha um modelo único;
- em resposta a algumas das críticas à proposta, afirmou estar disposta a analisar nos trilogos as disposições relativas às taxas portuárias e a encontrar soluções para os portos privados (no entanto, acrescentou que isto não deveria levar ao abuso de posição dominante ou à distorção da concorrência), bem como a clarificar certas disposições sociais.

Em nome do Grupo PPE, Elissavet VOZEMBERG-VRIONIDI (EL):

- recordou que os portos eram um dos mais importantes motores do crescimento, dado que uma enorme parte do comércio da UE na UE passava por estes canais;
- congratulou-se com a proposta por esta contribuir para a economia europeia e o mercado interno, sublinhando que o seu objetivo era melhorar a qualidade geral dos serviços portuários prestados por via da sua modernização, inclusive através do aumento da transparência financeira e da redução da insegurança jurídica. Haveria uma maior autonomia dos portos no que se refere às taxas portuárias, aumentando a concorrência entre os portos da UE e em relação aos portos de países terceiros. A situação dos portos de menor dimensão foi tomada em consideração, aliviando-os de alguma burocracia.

Em nome do Grupo S&D, Lucy Anderson (UK):

- declarou que, em nome dos deputados trabalhistas do PE, recomendava que a proposta fosse rejeitada. Não se opunham à ideia de medidas europeias progressivas e equilibradas, a aplicar aos portos. No entanto, a proposta — apesar dos consideráveis esforços do relator e mesmo alterada pela Comissão TRAN — não atingiu esse desiderato. Havia boas disposições em matéria de formação e de promoção das boas práticas quanto aos requisitos mínimos em matéria de concursos públicos, mas não foram suficientes em geral;
- criticou em específico:
 - as disposições para regular as taxas portuárias, que continuariam a ser um encargo administrativo para os portos e não proporcionariam clareza jurídica;
 - a ausência de avaliações de impacto atualizadas desde 2012, apesar do novo AII;
 - o facto de o direito dos sindicatos a interporem ações laborais legítimas não estar suficientemente protegido no artigo 8.º, e de o artigo 10.º nada dispor quanto à transferência obrigatória de pessoal;
 - a ausência da obrigação de os portos consultarem em específico os peritos ambientais e as comunidades locais.

Em nome do Grupo ECR, Peter van DALEN (NL):

- qualificou como excelente o resultado alcançado entre o relator e os Grupos PPE, ALDE e ECR, graças também à abordagem pragmática adotada:
 - havia menos burocracia e menos encargos sociais sobre os portos do que na proposta inicial;
 - os portos podiam decidir o modo da sua organização. A Europa estava a adaptar-se à situação nas diferentes regiões dos Estados-Membros, e não o contrário;
 - a abertura obrigatória do mercado já não estava na ordem do dia;
 - previa uma isenção para os portos privados, tomando especificamente em linha de conta a situação dos portos do Reino Unido;
- considerou que rejeitar a proposta seria insensato. Passava-se a correr o risco de as regras de concorrência se aplicarem plenamente aos portos, o que implicaria alguns problemas. Por conseguinte, exortou todos os deputados, incluindo os do seu próprio Grupo, a apoiarem a proposta.

Em nome do Grupo ALDE, Gesine MEISSNER (DE):

- recordou que a diversidade dos portos na Europa tornava muito difícil elaborar um pacote de medidas relativas aos portos que fosse equilibrado. Esta era a terceira tentativa e esperava que desta vez fosse coroada de êxito;

- considerou que o relator chegara a um verdadeiro equilíbrio e encontrara um meio termo, o que ficou também demonstrado pelas declarações dos oradores dos Grupos S&D e ECR: para um, não se tinha ido suficientemente longe no que respeita aos direitos sociais, para o outro, foi-se um pouco longe de mais;
- declarou que nem todos os deputados do Grupo ALDE estavam satisfeitos com as isenções que figuravam na proposta (os serviços de movimentação de carga e os pilotos não estavam incluídos, restrições em relação a determinados outros serviços), mas considerou-se que era uma base para se poder avançar;
- sublinhou que era importante fazer avançar o dossiê para estabelecer algumas regras comuns, transparência financeira e um pouco mais de concorrência no setor, com boas condições para os trabalhadores, bem como incentivos para estimular os investimentos nos portos. A proposta logrou fazê-lo.

Em nome do Grupo GUE/NGL, Stelios KOULOGLOU (EL):

- congratulou-se com as melhorias introduzidas na proposta da Comissão que inicialmente dizia respeito apenas ao modelo de organização dos portos e à transparência financeira. Referiu que com o auxílio das partes interessadas, em particular dos sindicatos, tínhamos agora uma proposta diferente, que podia ser apoiada;
- sustentou que oferecia um bom nível de proteção dos trabalhadores em matéria de saúde e de segurança, reforçando o seu direito à educação e à formação, e servia como barreira para novos ataques às condições de trabalho;
- salientou que a proposta abordava também a sustentabilidade ambiental dos serviços portuários.

Em nome do Grupo Verdes/ALE, Keith TAYLOR (UK):

- qualificou a proposta de pouco desenvolvida e ineficaz, exortando os deputados do PE a rejeitarem o relatório;
- declarou que apesar de menos ambicioso, o regulamento relativo aos serviços portuários voltara a não conseguir resolver os verdadeiros problemas dos portos da Europa, acima de tudo não garantia uma maior sustentabilidade no setor dos transportes. Quanto a este último ponto, os Verdes gostariam de ter integrado os portos marítimos num quadro mais alargado de uma política de transportes sustentável que abordasse um amplo leque de aspetos;
- reconheceu a existência de disposições relativas à transparência financeira, mas considerou-as insuficientes para garantir a segurança jurídica no setor. Devia-se isto à forte ligação entre a transparência financeira e as orientações previstas pela Comissão relativas aos auxílios estatais e/ou às isenções por categorias para os portos. As últimas deveriam ter sido desenvolvidas em paralelo com a proposta sobre os portos e não se prever a sua adoção somente em 2017.

Em nome do Grupo EFDD, Jill SEYMOR (UK):

- referiu que o regulamento relativo aos serviços portuários não era nem exigido nem desejado no Reino Unido já que o Reino Unido - ao contrário da maioria dos países da Europa continental - tinha portos muito competitivos, na sua maioria privados;
- declarou que, no referendo sobre o Brexit de 23 de junho, o povo do Reino Unido votaria a favor da saída, de se libertar das normas, regulamentos e burocracia excessivos impostos pela UE e voltaria a juntar-se ao resto do mundo.

Em nome da EFN, Marie-Christine ARNAUTU (FR):

- qualificou a liberalização dos serviços portuários a velha serpente dos mares europeus, tendo já duas tentativas malogradas atrás de si;
- considerou que a proposta da Comissão era inaceitável. Por um lado, tentava uniformizar os grandes portos europeus que estavam organizados de formas diferentes, o que impedia que os Estados-Membros e os operadores portuários de conceber os seus serviços em conformidade com a sua própria experiência. Por outro lado, colocava a tónica na necessidade de liberalizar certos serviços a pretexto da competitividade e na ótica de atrair investimentos. Isso teria efeitos prejudiciais, dado que impediria os Estados-Membros de exigir, que certos serviços fossem geridos a nível nacional por motivos de segurança;
- reconheceu que certas alterações introduzidas pela Comissão TRAN eram positivas, mas no geral a proposta não passava de uma "concha vazia". Por que razão se devia proceder a uma harmonização a qualquer preço e queríamos realmente que os nossos portos fossem progressivamente dominados por investidores estrangeiros, como aconteceu no porto do Pireu? O seu Grupo votaria contra a proposta da Comissão e contra o relatório da comissão parlamentar.

A maioria dos oradores que se seguiram centraram as suas intervenções na diversidade dos portos da Europa, na liberalização dos serviços portuários e na proteção social. Embora a maioria dos oradores tenha seguido os oradores que falaram em nome dos seus Grupos, alguns enveredaram por uma linha diferente:

- Luis de GRANDES PASCUAL (PPE, ES) declarou que a delegação espanhola do Grupo PPE votaria contra o relatório, uma vez que este não era compatível com o modelo atual de organização dos portos em Espanha, não estava em consonância com o interesse geral e não respeitava as disposições constitucionais dos Estados-Membros.

- Elżbieta Katarzyna ŁUKACIJEWSKA (PPE, PL) contestou a opinião segundo a qual os portos polacos tinham problemas com a transparência. O problema residia no facto de o regulamento não ter tomado em linha de conta a natureza específica dos portos na UE e ter pressuposto que uma abordagem comum europeia era melhor que as medidas tomadas ao nível dos Estados-Membros. Afirmou que não podia concordar com este ponto de vista e que a delegação polaca do Grupo PPE votaria contra.
- Inés AYALA SENDER (S&D, ES) declarou que não podia votar favoravelmente, devido às isenções previstas para os auxílios estatais. Alimentara a esperança de que as novas regras portuárias eliminassem a concorrência desleal entre os portos do norte, historicamente ricos devido ao facto de serem maciçamente financiados por auxílios estatais, e os portos do sul, que não haviam beneficiado de tais auxílios estatais. Além disso, as disposições relativas às taxas portuárias criariam problemas ao sistema espanhol.
- Jacqueline Foster (ECR, UK) declarou que, no seu Grupo, os deputados do Reino Unido e da Polónia apoiariam a rejeição da proposta. A concorrência entre os portos era um maior impulsionador da eficiência do que uma regulamentação prescritiva sobre as operações internas dos portos. A proposta da Comissão era excessivamente burocrática e não se adequava convenientemente ao sistema do Reino Unido de portos privatizados e orientados para o mercado.
- Rosa D'AMATO (EFDD, IT) pronunciou-se a favor da proposta, declarando que esta tomava em linha de conta de forma satisfatória as diferenças entre os Estados-Membros e enriquecia igualmente a política portuária com uma dimensão social.

II. VOTAÇÃO

Na votação realizada em 8 de março de 2016, o plenário adotou as 136 alterações apresentadas pela comissão parlamentar. Não foram adotadas outras alterações. A alteração 148, que visava a rejeição da proposta da Comissão, foi apoiada por 243 deputados do PE.

A votação da resolução legislativa foi adiada para uma sessão posterior, não ficando assim encerrada a primeira leitura do Parlamento Europeu e deixando-se em aberto a possibilidade de chegar a acordo em primeira leitura. A questão foi então devolvida à Comissão do Comércio Internacional, nos termos do artigo 61.º, n.º 2, do Regimento do Parlamento Europeu.

As alterações adotadas constam do anexo da presente nota¹.

¹ As alterações do Parlamento foram marcadas para indicar as modificações feitas à proposta da Comissão. Os aditamentos ao texto da Comissão estão assinalados *a negrito e em itálico*. O símbolo "■" indica uma supressão de texto.

Acesso ao mercado dos serviços portuários e transparência financeira dos portos ***I

Alterações aprovadas pelo Parlamento Europeu, em 8 de março de 2016, 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))²

(Processo legislativo ordinário: primeira leitura)

Alteração 1

Proposta de regulamento Título

Texto da Comissão

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
(Texto relevante para efeitos do EEE)

Alteração

Proposta de
REGULAMENTO DO PARLAMENTO
EUROPEU E DO CONSELHO
que estabelece um quadro normativo para **a**
organização dos serviços portuários e a
transparência financeira dos portos
(Texto relevante para efeitos do EEE)

Alteração 2

Proposta de regulamento Considerando 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(1-A) Os portos podem contribuir para a competitividade a longo prazo das indústrias europeias nos mercados mundiais e, ao mesmo tempo, gerar valor acrescentado e empregos em todas as regiões costeiras da União. A fim de abordar os desafios enfrentados pelo setor dos transportes marítimos, tais como as ineficiências nas cadeias logísticas e de transportes sustentáveis, é essencial que as ações previstas na Comunicação da Comissão intitulada «Portos: um motor para o crescimento» sobre simplificação

² O assunto foi devolvido à comissão competente para reapreciação, nos termos do artigo 61.º, n.º 2, segundo parágrafo, do Regimento (A8-0023/2016).

administrativa 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.

Alteração 3

Proposta de regulamento Considerando 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(3-A) Um nível elevado de procedimentos aduaneiros simplificados pode representar uma grande vantagem económica para um porto em termos de competitividade. A fim de evitar a concorrência desleal dos portos e reduzir as formalidades aduaneiras suscetíveis de prejudicar gravemente os interesses financeiros da União, as autoridades portuárias devem adotar uma abordagem política adequada e eficaz, baseada nos riscos, a fim de evitar a distorção da concorrência. Os Estados-Membros e a Comissão devem efetivamente controlar estes procedimentos de forma periódica, devendo a Comissão apurar a necessidade de tomar medidas adequadas para lutar contra a concorrência desleal.

Alteração 4

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

(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

rede transeuropeia de transportes, cada um dos quais desempenha um papel significativo no sistema europeu 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.

portos marítimos da rede transeuropeia de transportes, cada um dos quais desempenha um papel significativo no sistema europeu 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. ***Porém, o presente regulamento deve conferir aos Estados-Membros a possibilidade de estes decidirem se aplicam ou não o presente regulamento aos portos marítimos da rede transeuropeia de transportes global, localizada nas regiões ultraperiféricas. Os Estados-Membros também podem introduzir derrogações que visem evitar encargos administrativos desproporcionados para esses portos marítimos da rede transeuropeia de transportes global, cujo tráfego anual não justifique a aplicação integral do presente regulamento.*** 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.

Alteração 5

Proposta de regulamento Considerando 4-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(4-A) O presente regulamento não impõe um modelo específico de gestão portuária às administrações portuárias. Desde que as regras relativas ao acesso ao mercado e à transparência financeira sejam respeitadas, os modelos existentes de gestão portuária estabelecidos a nível nacional nos Estados-Membros podem ser conservados, em conformidade com o Protocolo n.º 26 do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

Alteração 6

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

Suprimido

Alteração 7

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 a nível nacional. Em consequência, o presente regulamento apenas abrange a prestação de serviços portuários contra remuneração.

Alteração

Suprimido

Alteração 8

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, à disponibilidade do serviço e à conformidade com os requisitos em matéria de segurança marítima. Estes requisitos mínimos deverão igualmente ter em conta imperativos ambientais, bem como normas sociais nacionais e a boa reputação do prestador do serviço portuário.***

Alteração 9

Proposta de regulamento

Considerando 7-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(7-A) Cada prestador de serviços, e em especial os recém-chegados ao mercado, deve demonstrar a sua capacidade para servir um número mínimo de navios com o seu próprio pessoal e equipamento. Os prestadores de serviços devem aplicar as disposições e normas relevantes, incluindo a legislação laboral e os acordos coletivos aplicáveis, e os requisitos de qualidade do porto em causa.

Alteração 10

Proposta de regulamento Considerando 7-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(7-B) Ao determinar se um prestador de serviços cumpriu o requisito da boa reputação, o Estado-Membro deve ponderar se existem motivos sérios para duvidar da boa reputação do prestador de serviços portuários, do seu gerente e de quaisquer outras pessoas relevantes, conforme determinado pelo Estado-Membro, tais como condenações ou multas em qualquer Estado-Membro por infrações graves à regulamentação da União e nacional, incluindo nos seguintes domínios: legislação social e laboral, legislação sobre segurança no trabalho, legislação sobre saúde e legislação ambiental.

Alteração 11

Proposta de regulamento Considerando 7-C (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(7-C) Em conformidade com o Regulamento (CEE) n.º 3577/92^{1-A} do Conselho e o acórdão do Tribunal de Justiça, de 11 de janeiro de 2007, no processo C-251/04, Comissão/República Helénica^{1-B}, segundo o qual não se pode deduzir que o reboque pode ser equiparado a serviço de transporte marítimo, é possível, por motivos de segurança marítima e para a proteção do ambiente, que os requisitos mínimos estipulem que os navios utilizados para reboque ou amarração e estejam registados e arvoem o pavilhão do Estado-Membro do porto em causa.

^{1-A} Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho, de 7 de dezembro de 1992,

relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros (cabotagem marítima) (JO L 364 de 12.12.1992, p. 7).

^{1-B} 1b Acórdão do Tribunal de Justiça, de 11 de janeiro de 2007, processo C 251/04, Comissão/República Helénica, C-251/04, ECLI:EU:C:2007:5.

Alteração 12

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

Suprimido

Alteração 13

Proposta de regulamento Considerando 10-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(10-A) O sistema portuário da União é extremamente diversificado e inclui muitos modelos diferentes de organização dos serviços dos portos. Por este motivo, um sistema único não seria adequado. A administração do porto ou a autoridade competente deve poder limitar o número de prestadores de um serviço portuário, caso as circunstâncias assim o exijam.

Alteração 14

Proposta de regulamento

Considerando 11

Texto da Comissão

(11) Qualquer intenção de limitar o número de prestadores de serviços portuários deve ser previamente publicada pela **autoridade competente e devidamente justificada, a fim de dar às partes interessadas a oportunidade de apresentarem as suas observações**. Os critérios de limitação devem ser objetivos, transparentes e não-discriminatórios.

Alteração

(11) Qualquer intenção de limitar o número de prestadores de serviços portuários deve ser previamente publicada pela **administração do porto ou pela autoridade competente**. Os critérios de limitação devem ser objetivos, transparentes e não-discriminatórios.

Alteração 15

Proposta de regulamento

Considerando 12

Texto da Comissão

(12) **Para ser aberto e transparente**, o processo de **seleção** dos prestadores de serviços portuários e o respetivo resultado devem ser divulgados publicamente **e todos os documentos fornecidos às partes interessadas**.

Alteração

(12) O processo de **escolha** dos prestadores de serviços portuários e o respetivo resultado devem ser divulgados publicamente **e devem ser não-discriminatórios, transparentes e abertos a todas as partes interessadas**.

Alteração 16

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]⁷, 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.**

Alteração

Suprimido

⁷*Proposta de diretiva relativa à adjudicação de contratos de concessão (COM(2011) 897 final).*

Alteração 17

Proposta de regulamento
Considerando 13-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(13-A) Na sua comunicação interpretativa, de 1 de agosto de 2006, sobre a legislação comunitária aplicável à adjudicação de contratos não abrangidos, ou apenas parcialmente, pelas disposições das diretivas comunitárias relativas aos concursos públicos (2006/C 179/02), a Comissão proporcionou um quadro claro para os procedimentos de seleção não abrangidos pelas diretivas relativas aos concursos públicos e não adjudicados sob a forma de concessões.

Alteração 18

Proposta de regulamento
Considerando 14

Texto da Comissão

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 e a sua acessibilidade económica a certas categorias de utentes.

(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 certas categorias de utentes ***ou operações portuárias seguras ou sustentáveis em termos ambientais.***

Alteração 19

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 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**.

Alteração

(18) **A administração do porto** ou as autoridades competentes designadas num Estado-Membro devem ter a possibilidade de prestarem elas próprias os serviços portuários 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 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 **prestem um serviço portuário no âmbito de obrigações de serviço público**, 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.

Alteração 20

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

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 **deve afetar** a aplicação dos regimes sociais e laborais dos Estados-Membros **e deve ter em conta o artigo 28.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia**. Nos casos em que a celebração de um contrato de serviço portuário possa implicar a mudança de operador, as autoridades competentes **podem, em caso**

escolhido que aplique as disposições da 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 estabelecimentos¹¹.

¹¹ JO L 82 de 22.3.2001, p. 16.

de transferência de pessoal, solicitar ao operador escolhido que aplique as disposições da 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 estabelecimentos¹¹.

¹¹ JO L 82 de 22.3.2001, p. 16.

Alteração 21

Proposta de regulamento Considerando 19-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(19-A) Num setor altamente complexo e competitivo como o dos serviços portuários, a formação dos novos funcionários, bem como a formação contínua do pessoal, são essenciais para assegurar a saúde e a segurança dos trabalhadores portuários, a qualidade dos serviços e a competitividade dos portos da União. Os Estados-Membros deverão tomar as medidas necessárias para garantir que é dada uma formação adequada a todos os trabalhadores do setor portuário. O comité de diálogo social no setor portuário a nível da UE deve poder elaborar diretrizes para a definição de requisitos de formação, a fim de assegurar uma qualidade elevada da educação e da formação dos trabalhadores portuários, minimizar o risco de acidentes e ter em conta as necessidades futuras do setor à luz das mudanças tecnológicas e logísticas impostas pelos pedidos dos clientes.

Alteração 22

Proposta de regulamento Considerando 19-B (novo)

(19-B) O setor portuário europeu enfrenta alguns desafios que podem ter impacto tanto na sua competitividade como na sua dimensão social. Esses desafios incluem: a dimensão cada vez maior dos navios, a concorrência dos portos não pertencentes à União, o crescente poder do mercado decorrente das alianças entre companhias de navegação, a necessidade de negociar atempadamente novas formas de trabalho e de dar formação adequada em termos de inovação tecnológica e minimização do seu impacto social, os volumes crescentes que estão cada vez mais agrupados, a falta de investimentos adequados em infraestruturas no interior, a eliminação dos obstáculos administrativos ao mercado interno, as alterações no panorama energético e a crescente pressão societal e ambiental. Os Estados-Membros, juntamente com os parceiros sociais, devem dar resposta a estes desafios e tomar medidas a fim de salvaguardar tanto a competitividade do setor como as boas condições de trabalho nos portos, independentemente da flutuação da procura do trabalho portuário.

Alteração 23

**Proposta de regulamento
Considerando 19-C (novo)**

(19-C) A Comissão e os Estados-Membros devem apoiar todos os modelos de organização do trabalho portuário que garantam empregos de qualidade e condições de trabalho seguras. Eventuais adaptações necessárias apenas devem ser promovidas através de negociações entre os parceiros sociais, devendo a Comissão ter em devida conta os resultados dessas negociações.

Alteração 24

Proposta de regulamento Considerando 19-D (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(19-D) A automatização e a inovação tecnológica oferecem a oportunidade de melhorar a eficiência e a segurança dos portos. Antes de serem introduzidas alterações significativas, os empregadores e os sindicatos dos trabalhadores portuários devem colaborar, com vista a garantir a necessária formação e reciclagem e a encontrar soluções partilhadas que reduzam os efeitos negativos desses progressos na saúde e na empregabilidade.

Alteração 25

Proposta de regulamento Considerando 20

Texto da Comissão

Alteração

(20) Em muitos portos, o acesso ao mercado dos serviços de movimentação de carga e dos serviços de passageiros é concedido aos prestadores por contratos públicos de concessão. Este tipo de contratos ficará abrangido pela Diretiva .../...[contratos de concessão].

Consequentemente, o capítulo II do presente regulamento não é aplicável à prestação de serviços de movimentação de carga e serviços de passageiros, ***mas os Estados-Membros devem poder decidir aplicar as suas disposições a esses dois serviços.*** Em relação a outros tipos de contratos utilizados pelos poderes públicos para conceder acesso ao mercado dos serviços de movimentação de carga e dos serviços de passageiros, o Tribunal de Justiça da União Europeia confirmou que as autoridades competentes estão vinculadas aos princípios de transparência

(20) O capítulo II do presente regulamento não é aplicável à prestação de serviços de movimentação de carga e serviços de passageiros. Em relação a outros tipos de contratos, ***que não os contratos públicos de concessão,*** utilizados pelos poderes públicos para conceder acesso ao mercado dos serviços de movimentação de carga e dos serviços de passageiros, o Tribunal de Justiça da União Europeia confirmou que as autoridades competentes estão vinculadas aos princípios de transparência e não-discriminação quando celebram esses contratos. Estes princípios são integralmente aplicáveis à prestação de quaisquer serviços portuários.

e não-discriminação quando celebram esses contratos. Estes princípios são integralmente aplicáveis à prestação de quaisquer serviços portuários.

Alteração 26

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 não deve estar sujeita ao capítulo II do presente regulamento.

Alteração 27

Proposta de regulamento Considerando 21-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(21-A) O Mecanismo Interligar a Europa prevê que os portos da rede transeuropeia de transportes possam beneficiar de subvenções da União durante o próximo período de 2014-2020. Por outro lado, a Comissão pretende estabelecer um quadro revisto para os auxílios estatais aos portos e, visto que a Diretiva 2014/23/UE do Parlamento Europeu e do Conselho^{1-A} estabelece igualmente um novo quadro legislativo que afetará também os serviços portuários em regime de concessão, é necessário introduzir no presente regulamento normas rigorosas em matéria de transparência dos fluxos financeiros, a fim de evitar situações de concorrência desleal ou dumping entre os portos da União.

^{1-A} ***Diretiva 2014/23/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de***

Alteração 28

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 **com financiamento público** que exercem na qualidade de administração portuária separadas das contas das atividades que exercem 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 29

Proposta de regulamento

Considerando 22-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(22-A) Os portos marítimos com um volume de negócios inferior ao limiar previsto na Diretiva 2006/111/CE da Comissão devem cumprir as obrigações em matéria de transparência estipuladas no artigo 12.º do presente regulamento de forma proporcionada, sem serem submetidos a um encargo administrativo desproporcionado.

Alteração 30

Proposta de regulamento

Considerando 22-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(22-B) Tendo em vista assegurar uma

concorrência leal e reduzir os encargos administrativos, a Comissão deve clarificar, por escrito, a noção de auxílio estatal relativamente ao financiamento de infraestruturas portuárias, tendo em conta o facto de infraestruturas de acesso público e defesa, marítimas ou terrestres, que estão acessíveis a todos os potenciais utilizadores em condições equitativas e não-discriminatórias, e infraestruturas que estão associadas à prestação de Serviços de Interesse Geral não económicos têm uma natureza não comercial devido à sua finalidade predominantemente pública; essas infraestruturas pertencem ao âmbito da responsabilidade do Estado de satisfazer as necessidades gerais da população.

Alteração 31

Proposta de regulamento Considerando 22-C (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(22-C) Além disso, a Comissão deve, atempadamente e em concertação com o setor, identificar quais os investimentos em infraestruturas portuárias com financiamento público que se enquadram no Regulamento (UE) n.º 651/2014 (Regulamento geral de isenção por categoria)^{1-A}.

^{1-A} Regulamento (UE) n. 651/2014 da Comissão, de 17 de junho de 2014, que declara certas categorias de auxílios compatíveis com o mercado interno, em aplicação dos artigos 107.º e 108.º do Tratado (JO L 187 de 26.6.2014, p. 1).

Alteração 32

Proposta de regulamento Considerando 23

Texto da Comissão

Alteração

(23) As taxas dos serviços portuários aplicadas pelos prestadores que não sejam

(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.

designados por meio de um procedimento aberto, transparente e não-discriminatório *e as taxas aplicadas pelos prestadores de serviços de pilotagem, que não se encontram efetivamente expostos à concorrência,* implicam um maior risco de abuso dos preços. 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 desproporcionadas em relação ao valor económico dos serviços prestados* e são fixadas com transparência e sem discriminações.

Alteração 33

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 estratégia comercial e de investimento do próprio porto.

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. Por conseguinte, por uma questão 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.

Alteração 34

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

Alteração

(25) A diferenciação das taxas de utilização das infraestruturas portuárias *é um instrumento importante para a administração do porto, devendo ser*

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.

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 graças à redução da pegada ambiental dos navios que nele fazem escala ou estada.

Alteração 35

Proposta de regulamento

Considerando 26

Texto da Comissão

(26) ***Devem existir estruturas adequadas para assegurar*** que os utentes dos portos a que são cobradas taxas pela utilização de infraestruturas portuárias e/ou pelos serviços portuários são regularmente consultados quando essas taxas são definidas ou alteradas. As administrações portuárias também devem consultar regularmente outras partes interessadas sobre as principais questões relativas ao adequado desenvolvimento do porto, ao seu desempenho e à sua capacidade para atrair e gerar atividades económicas, como a coordenação dos serviços portuários na zona do porto e a eficácia das ligações ao interior e dos procedimentos administrativos portuários.

Alteração

(26) ***Deve ser assegurado*** que os utentes dos portos a que são cobradas taxas pela utilização de infraestruturas portuárias e/ou pelos serviços portuários sejam regularmente consultados quando essas taxas são definidas ou alteradas. As administrações portuárias também devem consultar regularmente outras partes interessadas sobre as principais questões relativas ao adequado desenvolvimento do porto, ao seu desempenho e à sua capacidade para atrair e gerar atividades económicas, como a coordenação dos serviços portuários na zona do porto e a eficácia das ligações ao interior e dos procedimentos administrativos portuários. ***A administração do porto deve envolver investidores privados, que fazem investimentos elevados e significativos em portos, em consulta sustentável relativamente aos planos de desenvolvimento portuário.***

Alteração 36

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, deve ser designado por cada Estado-Membro um ou mais órgãos que realizem uma supervisão independente. Para este efeito, deve ser possível designar organismos já existentes que não estejam ligados à administração do porto, como autoridades da concorrência, tribunais, ministérios ou departamentos de ministérios.*

Alteração 37

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) *Em caso de queixas ou de litígios transfronteiriços, os diferentes órgãos que realizem uma supervisão independente devem cooperar entre si e* trocar informações sobre o seu trabalho.

Alteração 38

Proposta de regulamento

Considerando 28-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(28-A) *As relações de trabalho portuárias têm uma grande influência no funcionamento dos portos. Por conseguinte, o comité de diálogo social no setor portuário a nível da UE proporciona aos parceiros sociais um quadro para determinar os resultados relativos à organização do trabalho e às condições de trabalho, nomeadamente nos domínios da saúde e da segurança, da formação e das qualificações, da política da União*

relativa aos combustíveis com baixo teor de enxofre e da atratividade do setor para os jovens trabalhadores e trabalhadoras.

Alteração 39

Proposta de regulamento

Considerando 29

Texto da Comissão

Alteração

(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.

Suprimido

Alteração 40

Proposta de regulamento

Considerando 30

Texto da Comissão

Alteração

(30) A fim de assegurar condições uniformes de aplicação do presente

Suprimido

*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*¹³.

¹³ JO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

Alteração 41

Proposta de regulamento Considerando 30-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(30-A) A Comissão é convidada a apresentar uma proposta legislativa relativa aos Certificados de Dispensa de Pilotagem, a fim de encorajar a sua utilização por todos os Estados-Membros, de modo a melhorar a eficiência portuária e, em especial, incentivar o transporte marítimo de curta distância, quando as condições de segurança o permitirem. Os requisitos específicos com base nos quais os Certificados de Dispensa de Pilotagem serão emitidos devem ser definidos pelos Estados-Membros após uma avaliação de risco e devem ter em conta as condições locais. Os requisitos devem ser transparentes, não-discriminatórios e proporcionais.

Alteração 42

Proposta de regulamento Considerando 31

Texto da Comissão

Alteração

(31) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, a saber, assegurar *a modernização* dos serviços portuários e o

(31) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, a saber, assegurar *um quadro para a organização* dos

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.

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. ***Os portos da União devem ser protegidos em relação aos portos de países terceiros que não estão sujeitos à mesma organização e aos mesmos critérios de funcionamento do presente regulamento.***

Alteração 43

Proposta de regulamento Considerando 31-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(31-A) As relações laborais têm uma influência significativa sobre as atividades e o funcionamento dos portos. Por conseguinte, o comité de diálogo social no setor portuário a nível da UE deve estar apto a fornecer aos parceiros sociais da União um quadro para a eventual adoção de resultados comuns sobre questões sociais relacionadas com as relações de trabalho portuárias. Se necessário, a Comissão deve facilitar, apoiar e disponibilizar assistência técnica às negociações, respeitando simultaneamente a autonomia dos parceiros sociais. Os parceiros sociais da União devem ter a possibilidade de apresentar relatórios sobre os progressos alcançados, se assim o entenderem, de forma que os resultados possam ser

considerados pela Comissão quando da comunicação dos efeitos do presente regulamento.

Alteração 44

Proposta de regulamento

Artigo 1 – n.º 1 – alínea (a)

Texto da Comissão

(a) um quadro claro *de acesso ao mercado* dos serviços portuários;

Alteração

(a) um quadro claro *da organização* dos serviços portuários;

Alteração 45

Proposta de regulamento

Artigo 1 – n.º 1 – alínea (b)

Texto da Comissão

(b) regras comuns em matéria de transparência financeira e de tarifação a aplicar pelas administrações portuárias e pelos prestadores de serviços portuários.

Alteração

(b) regras comuns em matéria de transparência financeira e de tarifação a aplicar pelas administrações portuárias e pelos prestadores de serviços portuários *abrangidos pelo presente regulamento.*

Alteração 46

Proposta de regulamento

Artigo 1 – n.º 2 – alínea (c)

Texto da Comissão

(c) dragagem;

Alteração

Suprimido

Alteração 47

Proposta de regulamento

Artigo 1 – n.º 2 – parágrafo 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Além disso, o artigo 12.º, n.º 2, do presente regulamento é também aplicável à dragagem.

Alteração 48

Proposta de regulamento

Artigo 1 – n.º 3

Texto da Comissão

3. O presente regulamento é aplicável a todos os portos marítimos da rede transeuropeia de transportes, ***definida no anexo I do Regulamento XXX [Regulamento relativo às orientações para a RTE-T].***

Alteração

3. O presente regulamento é aplicável a todos os portos marítimos da rede transeuropeia de transportes, ***enumerados no anexo II do Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho^{1-A}.***

^{1-A} Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE (JO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

Alteração 49

**Proposta de regulamento
Artigo 1 – n.º 3-A (novo)**

Texto da Comissão

Alteração

3-A. O presente regulamento não prejudica qualquer estrutura portuária que respeite os princípios referidos no n.º 1, alíneas a) e b).

Alteração 50

**Proposta de regulamento
Artigo 1 – n.º 3-B (novo)**

Texto da Comissão

Alteração

3-B. Os Estados-Membros podem decidir não aplicar o presente regulamento aos portos marítimos da rede transeuropeia de transportes global situados nas regiões ultraperiféricas, a que se refere o artigo 349.º do TFUE. Os Estados-Membros que decidam não aplicar o presente regulamento a esses portos marítimos devem notificar a sua decisão à Comissão.

Alteração 51

Proposta de regulamento

Artigo 2 – parágrafo 1 – n.º 2

Texto da Comissão

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;

Alteração

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, ***a peação, a desapeação, a estiva***, o transporte e o armazenamento temporário da carga no terminal correspondente, diretamente relacionados com a operação de transporte, mas excluindo, ***salvo decisão em contrário dos Estados-Membros***, a armazenagem em entreposto, a desconsolidação e consolidação e quaisquer outros serviços de valor acrescentado relacionados com a carga movimentada;

Alteração 52

Proposta de regulamento

Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

2-A. «Autoridade competente», a entidade pública ou privada que, em nome de uma instância local, regional ou nacional, está habilitada a realizar, nos termos da legislação ou da regulamentação nacional, atividades relacionadas com a organização e a supervisão das atividades portuárias, em conjugação ou em alternativa à administração do porto;

Alteração 53

Proposta de regulamento

Artigo 2 – parágrafo 1 – n.º 3

Texto da Comissão

3. «Dragagem», a remoção de areia, sedimentos ou outras substâncias do 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;

Alteração

3. «Dragagem», a remoção de areia, sedimentos ou outras substâncias do 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, ***não constituindo um serviço portuário oferecido aos utentes;***

Alteração 54

Proposta de regulamento

Artigo 2 – parágrafo 1 – n.º 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, ***autorizada pela*** legislação ou ***pela*** regulamentação nacional, a administração e gestão das infraestruturas portuárias ***e, se for o caso, a coordenação, a realização, a organização ou*** o controlo das atividades dos operadores presentes no porto, ***a administração e gestão do tráfego portuário e o desenvolvimento da zona portuária;***

Alteração 55

Proposta de regulamento

Artigo 2 – parágrafo 1 – n.º 6

Texto da Comissão

6. «Serviços de amarração», os serviços necessários para ***ancorar ou acostar*** os navios ***no porto ou nos canais de acesso***

Alteração

6. «Serviços de amarração», os serviços necessários para ***atracar, desatracar e manobrar*** os navios ***em segurança;***

ao porto;

Alteração 56

Proposta de regulamento

Artigo 2 – parágrafo 1 – n.º 8

Texto da Comissão

8. «Pilotagem», o serviço de condução de um navio por um piloto ou uma estação de pilotagem, a fim de permitir a sua navegação segura nos canais de acesso ao porto;

Alteração

8. «Pilotagem», o serviço de condução de um navio por um piloto ou uma estação de pilotagem, a fim de permitir a sua navegação segura nos canais de acesso ao porto ***e dentro do porto;***

Alteração 57

Proposta de regulamento

Artigo 2 – parágrafo 1 – n.º 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 infraestruturas,*** das instalações e dos serviços que permitem a entrada e saída dos navios, incluindo os canais de acesso ao porto, ***se esses canais de acesso forem da competência jurídica da administração do porto,*** bem como o acesso ao tratamento dos passageiros e da carga, ***mas excluindo taxas de arrendamento de terrenos e taxas com efeito equivalente;***

Alteração 58

Proposta de regulamento

Artigo 2 – parágrafo 1 – n.º 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 um serviço portuário e **a administração do porto ou** uma autoridade competente, mediante o qual esta entidade **ou autoridade** o designa para prestar serviços portuários, na sequência de um procedimento destinado a limitar o número de prestadores;

Alteração 59

Proposta de regulamento

Artigo 2 – parágrafo 1 – n.º 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 **delimitada** em terra e na água, **gerida pela administração do porto e constituída por infraestruturas e instalações** 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 pessoal**;

Alteração 60

Proposta de regulamento

Artigo 2 – n.º 17

Texto da Comissão

17. «Reboque», a assistência prestada por um rebocador à manobra de um navio, para que este possa entrar ou sair do porto com segurança;

Alteração

17. «Reboque», a assistência prestada por um rebocador à manobra de um navio, para que este possa entrar ou sair do porto **ou navegar dentro do porto** com segurança;

Alteração 61

Proposta de regulamento

Artigo 2 – parágrafo 1 – n.º 18

Texto da Comissão

18. «Canais de acesso ao porto», as vias navegáveis de acesso ao porto a partir do alto mar, nomeadamente aproximações, canais marítimos, rios, canais e fiordes.

Alteração

18. «Canais de acesso ao porto», as vias navegáveis de acesso ao porto a partir do alto mar, nomeadamente aproximações, canais de navegação, rios, canais marítimos e fiordes, *se essas vias navegáveis forem da competência jurídica da administração do porto.*

Alteração 62

Proposta de regulamento

Capítulo II – título

Texto da Comissão

Acesso ao mercado

Alteração

Organização dos serviços portuários

Alteração 63

Proposta de regulamento

Artigo 3

Texto da Comissão

Artigo 3.º

Liberdade de prestação de serviços

1. A liberdade de prestação de serviços nos portos marítimos abrangidos pelo presente regulamento é aplicável aos prestadores de serviços portuários estabelecidos na União, nas condições estabelecidas no presente capítulo.

2. Os prestadores de serviços portuários devem ter acesso às instalações portuárias essenciais na medida do necessário ao exercício das suas atividades. As condições de acesso devem ser equitativas, razoáveis e não-discriminatórias.

Alteração

Suprimido

Alteração 64

Proposta de regulamento Artigo 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 3.º-A

Liberdade de organização dos serviços portuários

1. No que respeita ao presente regulamento, a organização dos serviços portuários abrangida pelo presente capítulo pode estar sujeita a:

(a) requisitos mínimos para os prestadores de serviços portuários;

(b) limitação do número de prestadores;

(c) obrigações de serviço público;

(d) operadores internos;

(e) acesso livre e gratuito ao mercado dos serviços portuários.

2. Quando da organização dos serviços portuários, conforme prevista no n.º 1, devem ser respeitadas as condições definidas no presente capítulo.

Alteração 65

Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 1

Texto da Comissão

Alteração

1. A administração do porto pode exigir que os prestadores de serviços portuários cumpram requisitos mínimos para efeitos da prestação do serviço portuário correspondente.

1. Sem prejuízo da possibilidade de imposição de obrigações de serviço público, na aceção do artigo 8.º, a administração do porto ou a autoridade competente pode exigir que os prestadores de serviços portuários, incluindo subcontratantes, cumpram requisitos mínimos para efeitos da prestação do serviço portuário correspondente.

Alteração 66

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 2 – parte introdutória

Texto da Comissão

2. Os requisitos mínimos a que se refere o n.º 1 *apenas podem dizer* respeito:

Alteração

2. Os requisitos mínimos a que se refere o n.º 1 *dizem* respeito:

Alteração 67

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 2 – alínea (b)

Texto da Comissão

(b) aos equipamentos necessários para a prestação do serviço portuário em causa, em condições de normalidade e segurança, e à capacidade de manter estes equipamentos ao nível *adequado*;

Alteração

(b) (b) aos equipamentos necessários para a prestação do serviço portuário em causa, em condições de normalidade e de segurança, *de modo contínuo* e à capacidade *técnica e financeira* de manter estes equipamentos ao nível *exigido*;

Alteração 68

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 2 – alínea (b-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

(b-A) à disponibilidade dos serviços portuários para todos os utentes, em todos os postos de amarração e sem interrupções, de dia e de noite, ao longo do ano;

Alteração 69

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 2 – alínea (c)

Texto da Comissão

(c) ao cumprimento dos requisitos de segurança marítima, de segurança do porto e dos seus acessos, instalações e

Alteração

(c) ao cumprimento dos requisitos de segurança marítima, de segurança do porto e dos seus acessos, instalações e

equipamentos e de segurança das pessoas;

equipamentos, e de segurança *dos trabalhadores e das outras* pessoas;

Alteração 70

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 2 – alínea (d-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

(d-A) ao cumprimento da legislação social e laboral nacional do Estado-Membro do porto, incluindo as condições dos acordos de negociação coletiva;

Alteração 71

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 2 – alínea (d-B) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

(d-B) à boa reputação do prestador de serviços portuários, conforme determinada pelo Estado-Membro.

Alteração 72

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

3-A. A aplicação do presente regulamento não constitui, em caso algum, motivo para uma redução do nível dos requisitos mínimos aplicáveis à prestação de serviços portuários já impostos pelos Estados-Membros ou pelas autoridades competentes.

Alteração 73

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 4

Texto da Comissão

4. Se os requisitos mínimos compreenderem conhecimentos locais específicos ou a familiarização com as condições locais, a administração do porto deve assegurar um acesso adequado à **formação necessária**, em condições transparentes e sem discriminações, **salvo se o Estado-Membro o assegurar.**

Alteração

4. Se os requisitos mínimos compreenderem conhecimentos locais específicos ou a familiarização com as condições locais, a administração do porto deve assegurar um acesso adequado à **informação**, em condições transparentes e sem discriminações.

Alteração 74

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 5

Texto da Comissão

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.

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 ...* 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.

* **JO: inserir a data: 24 meses após a entrada em vigor do presente regulamento.**

Alteração 75

Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 5-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

5-A. A fim de garantir a segurança marítima e a proteção do ambiente, o Estado-Membro ou a autoridade competente pode solicitar que os navios utilizados para reboque ou amarração sejam registados e arvoreem o pavilhão do Estado-Membro do porto em causa.

Alteração 76

Proposta de regulamento Artigo 5 – n.º 1

Texto da Comissão

Alteração

1. A administração do porto deve tratar os prestadores de serviços portuários com equidade e agir ***com transparência***.

1. 1. A administração do porto ***ou a autoridade competente*** deve tratar os prestadores de serviços portuários com equidade e agir ***de modo transparente, objetivo, não-discriminatório e proporcionado***.

Alteração 77

Proposta de regulamento Artigo 5 – n.º 2

Texto da Comissão

Alteração

2. A administração do porto deve deferir ou indeferir os pedidos de concessão do direito de prestar serviços portuários com base nos requisitos mínimos estabelecidos em conformidade com o artigo 4.º ***no prazo de um mês*** a contar da data de receção do pedido. As decisões de indeferimento devem ser devidamente justificadas com base em critérios objetivos, transparentes, não-discriminatórios e proporcionados.

2. A administração do porto ***ou a autoridade competente*** deve deferir ou indeferir os pedidos de concessão do direito de prestar serviços portuários com base nos requisitos mínimos estabelecidos em conformidade com o artigo 4.º. ***Deve fazê-lo dentro de um prazo razoável e, em qualquer caso, nunca excedendo quatro meses*** a contar da data de receção do pedido ***e dos documentos necessários***. As decisões de indeferimento devem ser

devidamente justificadas com base em critérios objetivos, transparentes, não-discriminatórios e proporcionados.

Alteração 78

Proposta de regulamento Artigo 6 – n.º -1 (novo)

Texto da Comissão

Alteração

- 1. Nos casos referidos no artigo 9.º do presente regulamento, em que a administração do porto não é uma entidade adjudicante na aceção da Diretiva 2014/24/UE do Parlamento Europeu e do Conselho^{1-A}, o presente artigo não se aplica.

^{1-A} Diretiva 2014/24/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa aos contratos públicos e que revoga a Diretiva 2004/18/CE (JO L 94 de 28.3.2014, p. 65).

Alteração 79

Proposta de regulamento Artigo 6 – n.º 1 – parte introdutória

Texto da Comissão

Alteração

1. Em derrogação do artigo 3.º, a administração do porto pode limitar o número de prestadores de um serviço portuário por uma ou várias das seguintes razões:

1. Sem prejuízo dos vários modelos existentes de organização dos serviços portuários, a administração do porto ou a autoridade competente pode limitar o número de prestadores de um serviço portuário por uma ou várias das seguintes razões:

Alteração 80

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, às decisões ou aos planos aprovados** pela administração do porto e, se for o caso, por outros poderes públicos competentes, **em conformidade com a** legislação nacional;

Alteração 81

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;

Alteração 82

Proposta de regulamento

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

Texto da Comissão

Alteração

(a-B) as características do tráfego portuário não permitirem que vários prestadores de serviços portuários operem no porto em condições economicamente satisfatórias;

Alteração 83

Proposta de regulamento

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

Texto da Comissão

Alteração

(a-C) a necessidade de garantir a realização de operações portuárias seguras ou sustentáveis em termos ambientais;

Alteração 84

**Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 3-A (novo)**

Texto da Comissão

Alteração

3-A. A limitação do número de prestadores de um serviço portuário deve fazer-se por um procedimento de seleção, aberto a todas as partes interessadas, não-discriminatório e transparente. A administração do porto deve comunicar a todas as partes interessadas todas as informações necessárias relativas à organização do procedimento de seleção e ao prazo de candidatura, bem como aos critérios e requisitos de adjudicação relevantes. O prazo de candidatura deve ser suficientemente longo para permitir às partes interessadas que realizem uma avaliação fundamentada e preparem as suas propostas, sendo o limite mínimo de 30 dias em circunstâncias normais.

Alteração 85

**Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 4**

Texto da Comissão

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***

4. Se a administração de um porto ou uma autoridade competente prestar serviços portuários, por si própria ou por intermédio de uma entidade juridicamente distinta por ela controlada direta ou indiretamente, o Estado-Membro ***toma as medidas necessárias para evitar conflitos de interesses. Na ausência de tais medidas, o***

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.

número de prestadores não pode ser inferior a dois, a menos que uma das razões enumeradas no n.º 1 justifique a limitação a um único prestador.

Alteração 86

Proposta de regulamento

Artigo 7

Texto da Comissão

Artigo 7.º

Procedimento de limitação do número de prestadores de serviços portuários

1. A limitação do número de prestadores de um serviço portuário nos termos do artigo 6.º deve fazer-se por um procedimento de seleção aberto a todas as partes interessadas, não-discriminatório e transparente.

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].

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].

4. O prestador ou prestadores selecionados e a administração do porto devem celebrar um contrato de serviço portuário.

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.

Alteração

Suprimido

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

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

¹⁵ Proposta de diretiva relativa à adjudicação de contratos de concessão (COM/2011/ 897 final).

¹⁶ 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/2011/0895 final).

¹⁷ Proposta de diretiva relativa aos contratos públicos (COM/2011/0896 final).

Alteração 87

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. *Os Estados-Membros devem designar a autoridade competente no seu território, que pode ser a administração do porto, com autorização para aplicar* aos prestadores obrigações de serviço público relativas aos serviços portuários, a fim de garantir, *pelo menos, um dos seguintes serviços:*

Alteração 88

Proposta de regulamento

Artigo 8 – n.º 1 – alínea (b)

Texto da Comissão

(b) a disponibilidade do serviço para todos os utentes;

Alteração

(b) a disponibilidade do serviço para todos os utentes, *em igualdade de condições quando adequado;*

Alteração 89

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;

Alteração 90

Proposta de regulamento

Artigo 8 – n.º 1 – alínea (c-B) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

(c-B) a prestação de serviços de transporte adequados ao público e a coesão territorial.

Alteração 91

Proposta de regulamento

Artigo 8 – n.º 3

Texto da Comissão

Alteração

3. Os Estados-Membros designam as autoridades competentes no seu território para impor essas obrigações de serviço público. A administração do porto pode ser a autoridade competente.

Suprimido

Alteração 92

Proposta de regulamento

Artigo 8 – n.º 4

Texto da Comissão

Alteração

4. Se a autoridade competente designada nos termos do n.º 3 não for a administração do porto, é ela que exerce as competências previstas nos artigos 6.º e 7.º no que respeita à limitação do número de

4. Se a autoridade competente designada nos termos do n.º 1 do presente artigo não for a administração do porto, é ela que exerce as competências previstas no artigo 6.º no que respeita à limitação do

prestadores de serviços portuários com base nas obrigações de serviço público.

número de prestadores de serviços portuários com base nas obrigações de serviço público.

Alteração 93

Proposta de regulamento

Artigo 8 – n.º 5

Texto da Comissão

5. **Uma autoridade competente** que decida impor obrigações de serviço público em todos os portos marítimos do Estado-Membro abrangidos pelo presente regulamento deve notificar as ditas obrigações à Comissão.

Alteração

5. **Um Estado-Membro** que decida impor obrigações de serviço público em todos os portos marítimos do Estado-Membro abrangidos pelo presente regulamento deve notificar as ditas obrigações à Comissão.

Alteração 94

Proposta de regulamento

Artigo 8 – n.º 6

Texto da Comissão

6. Em caso de interrupção ou risco iminente de interrupção de serviços portuários a que foram impostas obrigações de serviço público, a autoridade competente pode tomar uma medida de emergência. Essa medida pode assumir a forma de adjudicação do serviço por ajuste direto a outro prestador, pelo período máximo de um ano. Durante este período, a autoridade competente deve lançar um novo procedimento de seleção do prestador de serviços portuários **nos termos do artigo 7.º** ou aplicar o artigo 9.º.

Alteração

6. Em caso de interrupção ou risco iminente de interrupção de serviços portuários a que foram impostas obrigações de serviço público, a autoridade competente pode tomar uma medida de emergência. Essa medida pode assumir a forma de adjudicação do serviço por ajuste direto a outro prestador, pelo período máximo de um ano. Durante este período, a autoridade competente deve lançar um novo procedimento de seleção do prestador de serviços portuários ou aplicar o artigo 9.º. ***As ações laborais coletivas tomadas em conformidade com a legislação nacional do respetivo Estado-Membro e/ou os acordos aplicáveis entre os parceiros sociais não são consideradas interrupções dos serviços portuários para as quais possam ser tomadas medidas de emergência.***

Alteração 95

Proposta de regulamento

Artigo 9 – n.º 1

Texto da Comissão

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 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.

Alteração

1. **A administração do porto ou** a autoridade competente pode decidir prestar ela própria o serviço portuário **ou por intermédio de** uma entidade juridicamente distinta sobre a qual exerça um controlo análogo ao exercido sobre os seus próprios departamentos, **desde que o disposto no artigo 4.º seja igualmente aplicável a todos os operadores que prestem o serviço em questão.** Nesse caso, considera-se, para efeitos do presente regulamento, que o prestador de serviços portuários é um operador interno.

Alteração 96

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. **A administração do porto ou** 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 97

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

Alteração

3. **Nos casos previstos no artigo 8.º,** o operador interno apenas pode prestar o serviço portuário em causa no porto ou portos para os quais lhe foi atribuída a incumbência de prestar o serviço.

Alteração 98

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 **representativas** entre os parceiros sociais, **a autoridade competente deve** exigir ao prestador de serviços portuários designado que proporcione ao pessoal **condições de trabalho com base em normas sociais vinculativas a nível nacional, regional ou local. No caso de uma transferência de pessoal devido a uma mudança do prestador de serviços, o pessoal** anteriormente contratado pelo prestador histórico de serviços portuários **deve ter os mesmos** direitos de que beneficiaria se se tivesse verificado uma transferência na aceção da Diretiva 2001/23/CE.

Alteração 99

Proposta de regulamento

Artigo 10 – n.º 3

Texto da Comissão

3. **Se** a administração do porto exigir **dos** prestadores de serviços portuários o cumprimento de **determinadas** normas sociais **no que respeita à prestação dos serviços em causa**, os documentos relativos aos concursos e os contratos de serviços portuários devem incluir a lista dos membros do pessoal em causa e informações transparentes relativas aos seus direitos contratuais e às condições nas quais são considerados vinculados aos serviços portuários.

Alteração

3. A administração do porto **ou a autoridade competente deve** exigir **de todos os** prestadores de serviços portuários o cumprimento de **todas as** normas sociais **e laborais definidas no direito da União e/ou no direito nacional, incluindo as convenções coletivas aplicáveis, em conformidade com os costumes e as tradições nacionais. Se, no contexto da prestação de serviços portuários relevantes, ocorrer uma transferência de pessoal**, os documentos relativos aos concursos e os contratos de serviços portuários devem incluir a lista dos membros do pessoal em causa e informações transparentes relativas aos seus direitos contratuais e às condições nas

quais são considerados vinculados aos serviços portuários.

Alteração 100

Proposta de regulamento Artigo 10-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 10.º-A (novo)

Formação e proteção do emprego

1. O empregador deve assegurar que os trabalhadores recebem a formação necessária para adquirir um bom conhecimento das condições em que o seu trabalho é efetuado e a formação adequada para combater os riscos que o trabalho pode envolver.

2. No pleno respeito pela autonomia dos parceiros sociais, o comité de diálogo social no setor portuário a nível da UE é convidado a elaborar orientações para o estabelecimento de requisitos de formação, com vista a evitar acidentes e a garantir o mais elevado nível de segurança e saúde dos trabalhadores. Estes requisitos de formação devem ser atualizados com regularidade, a fim de permitirem uma redução contínua da ocorrência de acidentes no local de trabalho.

3. Os parceiros sociais são convidados a elaborar modelos que assegurem um equilíbrio entre a flutuação na procura de trabalho portuário e a flexibilidade exigida pelas operações portuárias, por um lado, e a continuidade e a proteção do emprego, por outro.

Alteração 101

Proposta de regulamento Artigo 11

Texto da Comissão

Alteração

O presente capítulo e as disposições transitórias do artigo 24.º não são aplicáveis aos serviços de movimentação

O presente capítulo, *com exceção do artigo 10.º-A*, e as disposições transitórias do artigo 24.º não são aplicáveis aos serviços

de carga e aos serviços de passageiros.

de movimentação de carga, aos serviços de passageiros e à *pilotagem*.

Alteração 102

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 *ou de dragagem*, 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:

Alteração 103

Proposta de regulamento

Artigo 12 – n.º 2 – parágrafo 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Quando a administração de um porto, ou uma associação de portos, prestar ela própria serviços de dragagem e receber financiamento público para esta atividade, não deve realizar dragagens noutros Estados-Membros.

Alteração 104

Proposta de regulamento

Artigo 12 – n.º 3

Texto da Comissão

3. Os fundos públicos a que se refere o n.º 1 incluem capital acionista ou quase-capital, subvenções a fundo perdido, subvenções reembolsáveis em determinadas condições, empréstimos, incluindo empréstimos a descoberto e adiantamentos sobre entradas de capital, garantias concedidas à administração do

Alteração

3. Os fundos públicos a que se refere o n.º 1 incluem capital acionista ou quase-capital, subvenções a fundo perdido, subvenções reembolsáveis em determinadas condições, empréstimos, incluindo empréstimos a descoberto e adiantamentos sobre entradas de capital, garantias concedidas à administração do

porto pelos poderes públicos, ***dividendos pagos e lucros não distribuídos*** ou qualquer outra forma de apoio financeiro público.

porto pelos poderes públicos ou qualquer outra forma de apoio financeiro público.

Alteração 105

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.

Alteração 106

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.

Alteração 107

Proposta de regulamento

Artigo 12 – n.º 7-A (novo)

(7-A) Os Estados-Membros podem decidir que o disposto no n.º 2 do presente artigo não se aplica aos seus portos da rede global que não satisfazem os critérios enunciados no artigo 20.º, n.º 2, alíneas a) ou b), do Regulamento (UE) n.º 1315/2013, em caso de encargos administrativos desproporcionados, desde que quaisquer fundos públicos recebidos, bem como a sua utilização na prestação de serviços portuários, permaneçam totalmente transparentes no sistema contabilístico. Se os Estados-Membros assim o decidirem, devem informar do facto a Comissão antes da sua decisão produzir efeitos.

Alteração 108

Proposta de regulamento Artigo 13 – n.º 1

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.

1. As taxas dos serviços prestados por um operador interno ***abrangido por obrigações de serviço público, as taxas dos serviços de pilotagem que não se encontram efetivamente expostos à concorrência e as taxas cobradas pelos prestadores de serviços portuários, a que se refere 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.

Alteração 109

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.

Alteração 110

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 reflitam 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, em conformidade com as regras aplicáveis aos auxílios estatais **e à concorrência**.

Alteração 111

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 da política de ordenamento do território do porto**, relacionadas, **nomeadamente, com certas**

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.*

categorias de utentes ou com vista a promover a utilização mais eficiente das infraestruturas portuárias, 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 *justos, não-discriminatórios em razão da nacionalidade e cumprir as regras aplicáveis aos auxílios estatais e à concorrência. A administração do porto pode ter em conta os custos externos ao fixar as taxas. A administração do porto pode variar as taxas de utilização das infraestruturas portuárias de acordo com as práticas comerciais.*

Alteração 112

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

Suprimido

Alteração 113

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*

Alteração

6. A administração do porto deve informar os utentes do porto e os seus representantes ou associações, *de um modo transparente*, a respeito da estrutura das taxas de utilização das infraestruturas portuárias e dos critérios utilizados para determinar o

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.

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. *A administração do porto não tem que divulgar as diferenciações em termos de taxas que resultem de negociações individuais.*

Alteração 114

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

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 do presente artigo e o nível das taxas de utilização das infraestruturas portuárias, bem como a metodologia utilizada para fixar as taxas correspondentes às instalações e serviços em causa.**

Alteração 115

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 ou 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

Suprimido

Alteração 116

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 **assegurar a existência de mecanismos adequados de consulta dos utentes do porto, incluindo prestadores de serviços de transporte interligados relevantes. Deve consultar os utentes do porto em caso de alterações substanciais às taxas de utilização das infraestruturas portuárias, previamente à sua fixação. Os prestadores de serviços portuários devem facultar aos utentes do porto informações adequadas sobre a estrutura das taxas dos serviços portuários e os critérios utilizados para as determinar. Os operadores internos que prestam serviços no âmbito de obrigações de serviço público e os prestadores de serviços portuários a que se refere o artigo 6.º, n.º 1-B,** devem 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 **mecanismos** adequados para essa consulta e ser informada dos resultados da consulta pelos prestadores de serviços portuários.

Deve ser possível impor as obrigações referidos no presente número aos órgãos, incluindo os de composição distinta, já estabelecidos no porto.

Alteração 117

Proposta de regulamento Artigo 16 – n.º 1 – parte introdutória

Texto da Comissão

1. A administração do porto deve consultar regularmente as partes interessadas, como as empresas estabelecidas no porto, **os prestadores de serviços portuários, os operadores de navios, os donos de carga, os operadores de transportes terrestres e**

Alteração

1. A administração do porto deve consultar regularmente as partes interessadas **relevantes que exercem atividades na zona portuária, bem como** as administrações públicas **responsáveis pelo planeamento das infraestruturas de transporte, se for**

as administrações públicas *que exercem atividades na zona portuária*:

caso disso, sobre os seguintes pontos:

Alteração 118

Proposta de regulamento
Artigo 16 – n.º 1 – alínea (c-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

(c-A) as consequências do planeamento e das decisões de ordenamento do território em termos de desempenho ambiental;

Alteração 119

Proposta de regulamento
Artigo 16 – n.º 1 – alínea (c-B) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

(c-B) as medidas para garantir e melhorar a segurança na zona portuária, incluindo a segurança e a saúde dos trabalhadores portuários e informação sobre o acesso a formação por parte destes;

Alteração 120

Proposta de regulamento
Artigo 17 – título

Texto da Comissão

Alteração

Órgão independente de supervisão

Supervisão independente

Alteração 121

Proposta de regulamento
Artigo 17 – n.º 1

Texto da Comissão

Alteração

1. Os Estados-Membros devem assegurar que *um órgão independente de supervisão acompanha e fiscaliza a aplicação do*

1. 1. Os Estados-Membros devem assegurar que *existem mecanismos eficazes de tratamento de reclamações* em

presente regulamento em todos os portos marítimos do seu território *por este* abrangidos.

todos os portos marítimos do seu território abrangidos *pelo presente regulamento*. *Para esse efeito, os Estados-Membros devem designar um ou mais órgãos.*

Alteração 122

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

Alteração

2. **A supervisão** independente deve ser *realizada de forma a excluir conflitos de interesses e é* juridicamente *distinta* 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 respeitar devidamente a* livre condução das atividades comerciais.

Alteração 123

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 asseguram que os utentes dos portos e as outras partes interessadas sejam informados sobre a forma de apresentar reclamações, incluindo uma indicação das autoridades responsáveis pelo tratamento das reclamações a que se referem o artigo 12.º, n.º 5, o artigo 13.º, n.º 3, e o artigo 14.º, n.º 7.**

Alteração 124

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 dirimir 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.**

Alteração 125

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.

Alteração 126

Proposta de regulamento Artigo 17 – n.º 6

Texto da Comissão

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.**

Alteração

Suprimido

Alteração 127

Proposta de regulamento Artigo 17 – n.º 7

Texto da Comissão

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

Alteração

Suprimido

Alteração 128

Proposta de regulamento Artigo 17 – n.º 8

Texto da Comissão

8. As decisões do **órgão independente de supervisão** são vinculativas, sem prejuízo da possibilidade de recurso judicial.

Alteração

8. As decisões do **órgão relevante responsável pela supervisão independente** são vinculativas, sem prejuízo da possibilidade de recurso judicial.

Alteração 129

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...**, * **os mecanismos e procedimentos criados para dar cumprimento aos n.ºs 1 e 2 do presente artigo, bem como, sem demora,** qualquer eventual alteração posterior. A Comissão publica e atualiza a lista dos órgãos **relevantes** no seu sítio web.

* **JO: inserir a data: 24 meses após a entrada em vigor do presente regulamento.**

Alteração 130

Proposta de regulamento

Artigo 18

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 18.º

Suprimido

Cooperação entre os órgãos independentes de supervisão

- 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 ser 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.

Alteração 131

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.

Alteração 132

Proposta de regulamento Artigo 20 – parágrafo 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

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 ...**, bem como, sem demora, de quaisquer alterações

demora, de quaisquer alterações posteriores que lhes digam respeito.

posteriores que lhes digam respeito.

** JO: inserir a data: 24 meses após a entrada em vigor do presente regulamento.*

Alteração 133

Proposta de regulamento

Artigo 21

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 21.º

Suprimido

Exercício da delegação

- 1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.*
- 2. O poder de adotar atos delegados previsto no artigo 14.º é conferido à Comissão por um período indeterminado.*
- 3. A delegação de poderes prevista no artigo 14.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos no dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia ou de uma data posterior, nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.*
- 4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.*
- 5. Os atos delegados adotados ao abrigo do artigo 14.º só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objeções no prazo de dois meses a contar da data em que o ato lhes foi notificado, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não formularão objeções. O referido prazo pode ser prorrogado por dois meses, por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.*

Alteração 134

Proposta de regulamento Artigo 22

Texto da Comissão

Artigo 22.º

Comitologia

1. A Comissão é assistida por um comité. Este comité é 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.

Alteração

Suprimido

Alteração 135

Proposta de regulamento Artigo 23

Texto da Comissão

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

Alteração

Com vista a avaliar o funcionamento e os efeitos do presente regulamento, devem ser apresentados relatórios periódicos ao Parlamento Europeu e ao Conselho. Até ...*, a Comissão apresenta um primeiro relatório e posteriormente relatórios periódicos de três em três anos, acompanhados, se for caso disso, das propostas necessárias. Os relatórios da Comissão devem ter em conta eventuais progressos alcançados pelo comité de diálogo social no setor portuário a nível da UE.

***JO: inserir a data: quatro anos após a data de entrada em vigor do presente regulamento.**

Alteração 136

Proposta de regulamento Artigo 25

Texto da Comissão

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia.

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

Alteração

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia.

O presente regulamento produz efeitos a partir de ... *.

*** JO: inserir a data: 24 meses após a entrada em vigor do presente regulamento.**