

5.2.17 adopte con carácter urgente medidas que garantice a las RUP un desarrollo sostenible, en particular, en los ámbitos de la protección de la biodiversidad, la red Natura 2000 y la gestión de los residuos;

5.2.18 sea imaginativa a la hora de establecer mecanismos y procedimientos específicos para las RUP de forma que no queden al margen de las ventajas del gran mercado interior fomentando, por ejemplo, el uso de energías renovables y el acceso a las redes de banda ancha;

5.2.19 garantice la continuidad de los regímenes fiscales diferenciados de las RUP, como instrumentos esenciales para el desarrollo económico de estas regiones;

5.2.20 considere la participación activa de las regiones ultra-periféricas en las negociaciones de los Acuerdos de Partenariado Económico (APE) con los países ACP, posibilitando e instaurando un canal de diálogo fluido y permanente entre las autoridades regionales –y/o sus autoridades nacionales– y los organismos regionales, con los que la UE negocia los APE para garantizar una mayor eficacia, complementariedad y coherencia de tales acuerdos de partenariado económico.

Bruselas, 13 de julio de 2005.

La Presidenta
del Comité Económico y Social Europeo
Anne-Marie SIGMUND

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios»

COM(2004) 654 final — 2004/0240 (COD)

(2005/C 294/06)

El 2 de diciembre de 2004, de conformidad con el apartado 2 del artículo 80 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, el Consejo de la Unión Europea decidió consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre la propuesta mencionada.

La Sección Especializada de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 19 de mayo de 2005 (ponente: Sr. RETUREAU).

En su 419º Pleno de los días 13 y 14 de julio de 2005 (sesión del 13 de julio de 2005), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 91 votos a favor, 49 en contra y 17 abstenciones el presente Dictamen.

1. Introducción

1.1 Tras el Libro Verde de 1997 sobre los puertos y las infraestructuras marítimas, la Comisión recordaba en su primer proyecto de Directiva sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios, de 2001, cuando aún estaba elaborándose el Libro Blanco sobre la política común de transportes, que los temas clave del llamado «paquete portuario» eran los siguientes:

— integración de los transportes marítimos en la RTE-T,

— reglamentación sobre el acceso a los servicios portuarios,

— financiación pública de los puertos marítimos y de las infraestructuras portuarias.

1.2 Por otra parte, los temas del «paquete portuario» se habían desarrollado ampliamente en la introducción al primer proyecto de Directiva ⁽¹⁾ sobre el segundo tema clave –el acceso al mercado–, que finalmente fue rechazado por el Parlamento en la tercera lectura.

1.3 La Comisión, haciendo uso de la prerrogativa de ser la única institución con competencia de iniciativa, vuelve al mismo asunto con su nueva propuesta de Directiva ⁽²⁾ sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios, pues considera que tiene el derecho y el deber de legislar en este ámbito en aplicación del TCE.

1.4 La Comisión afirma *in limine* que la filosofía, los principios y los objetivos definidos en 2001 en su Comunicación inicial siguen siendo los mismos, pero que se habían tomado en consideración algunas de las enmiendas propuestas porque enriquecían la propuesta inicial.

⁽¹⁾ COM(2001) 35 final.

⁽²⁾ COM(2004) 654 final de 13 de octubre de 2004.

1.5 Conviene recordar algunos de los principales escollos que encontró dicha propuesta inicial, antes de pasar a examinar la naturaleza y el alcance de las modificaciones incluidas en la nueva propuesta de Directiva:

- se puso en duda la necesidad misma de una Directiva de tales características;
- por lo que se refiere al Comité ⁽³⁾, ya en el Libro Verde de 1997 y de nuevo en relación con la propuesta de Directiva de 2001 se reprochaba que no se hubiera tenido en cuenta de modo efectivo la dimensión social del sector portuario;
- las exigencias de seguridad, de protección del medio ambiente y el concepto de servicio público (art. 86 del TCE) no se recogían tampoco –según se ha afirmado– de forma adecuada;
- el practicaje debería quedar excluido del campo de aplicación (el ponente del Parlamento había propuesto que se excluyera también la manipulación, algo en lo que no consiguió el respaldo de la mayoría de la comisión parlamentaria);
- despertaron numerosas críticas el principio y el alcance de la autoasistencia, y también la manipulación, por la exigencia de un mínimo de dos prestadores de servicios por puerto, e incluso fueron causa de una huelga de estibadores europeos;
- la duración de las autorizaciones fue objeto de prolongados debates, al igual que la indemnización de los prestadores nuevos por parte de los precedentes: se trataba de no frenar las inversiones, ni siquiera al terminar la autorización, y de salvaguardar los intereses económicos de los prestadores de servicios;
- la apertura al mayor número posible de prestadores, criticada por las condiciones de eficacia económica y de rentabilidad de las inversiones en relación con las dimensiones reales del mercado y otras consideraciones, como la de respetar la estrategia de desarrollo o la especialización de los puertos.

2. La nueva propuesta de Directiva de la Comisión

2.1 La propuesta actual incluye una exposición de motivos con sólidos argumentos y numerosos considerandos. La Comisión señala que recupera el proyecto inicial de 2001 teniendo en cuenta su propia propuesta modificada de 2002 y la posición común del Consejo, así como los textos surgidos del procedimiento de conciliación tras la segunda lectura en el Parlamento.

⁽³⁾ Dictamen del CESE sobre el «Libro Verde de la Comisión sobre los puertos y a las infraestructuras marítimas», DO C 407 de 28.12.1998, p. 92.

2.2 Los motivos esenciales mencionados en apoyo de una iniciativa europea son los siguientes:

- las cuatro libertades fundamentales del Tratado,
- las solicitudes del Consejo,
- las crecientes necesidades en materia de transportes (Libro Blanco de 2001) y la necesidad de trasladar una buena parte de ese crecimiento al sector marítimo,
- la necesidad de realizar el mercado interior y de una competencia transparente en los puertos y entre ellos, basada en normas armonizadas,
- la creación de empleo y el respeto de los derechos sociales de los trabajadores.

2.3 Sin embargo, la filosofía y los principios de base, al igual que un buen número de cuestiones, siguen siendo iguales que en el proyecto inicial de 2001.

2.4 En particular no se han producido cambios en lo siguiente:

- el ámbito de aplicación,
- los criterios para la concesión de autorizaciones,
- el practicaje, que se sigue considerando servicio comercial,
- la transparencia contable del organismo gestor del puerto o del sistema portuario (un asunto que, a diferencia de los anteriores, no fue controvertido y que ya es objeto de una directiva sobre la transparencia financiera y de las orientaciones sobre ayudas estatales).

2.5 Las principales novedades que introduce la Comisión atañen a:

- la autoasistencia para las operaciones relacionadas con mercancías y pasajeros, con el personal de tierra y también, en determinadas condiciones, con el personal de a bordo,
- las autorizaciones se hacen obligatorias en el caso de los prestadores de servicios y para la autoasistencia; los prestadores de servicios deberán obtener una nueva autorización en un «plazo razonable» para cumplir las normas de la Directiva, siempre teniendo en cuenta las legítimas expectativas de los prestadores de servicios que ya se encuentren en el mercado, como máximo un año después de la fecha límite para la transposición de la Directiva,
- el principio general es el acceso del mayor número posible de proveedores al mercado de los servicios portuarios en su más amplia definición, y la limitación del número de proveedores es la excepción (art. 9),
- la validez de las autorizaciones queda finalmente modificada en función de las inversiones autorizadas a los prestadores de servicios y de las normas relativas a la depreciación de los bienes muebles e inmuebles,
- la cuestión de la competencia entre los puertos se resuelve mediante la aplicación de la Directiva sobre la transparencia (art. 16) y la relativa a las directrices sobre ayudas estatales (art. 17).

3. Observaciones preliminares

3.1 Hay una serie de puertos marítimos que son propiedad de entes públicos o están gestionados por éstos (municipios y otros entes territoriales, entidades públicas, etc.). Los organismos gestores están sujetos entonces, en parte o totalmente, a normas de contabilidad pública y llevan una contabilidad analítica. Las prácticas y las cuentas de los distintos puertos marítimos deberían someterse a las autoridades nacionales de competencia y, en su caso, a los tribunales de cuentas nacionales o regionales, y los informes de estos órganos de control deberían dirigirse a la DG Competencia de la Comisión.

3.2 En los últimos años se ha producido una evolución hacia la privatización de los puertos marítimos en la mayor parte de los nuevos países y en los antiguos países miembros; muchos puertos se han convertido en sociedades anónimas.

3.3 Los puertos más importantes de Europa se abren hacia el Mar del Norte y el Canal de la Mancha; los tonelajes de mercancías y la cantidad de contenedores tratados difieren mucho en función de la posición geográfica de los puertos de los diferentes mares europeos. En el campo de aplicación de la propuesta de Directiva, la diferencia oscila entre 1,5 millones y decenas e incluso centenares de millones de toneladas, y, en cuanto a los contenedores, el volumen es de varios millones al año (por ejemplo: Rotterdam, Amberes). El Comité considera que la aplicación de normas uniformes a puertos marítimos muy diferentes en volumen, actividades, naturaleza de la propiedad y de la gestión, entraña el riesgo de no responder a las realidades y necesidades efectivas de los puertos considerados. La competencia entre puertos es efectiva desde hace mucho tiempo. Deberían tenerse en cuenta consideraciones de subsidiariedad y proporcionalidad.

3.4 Muchos puertos proporcionan distintas infraestructuras y servicios esenciales al tráfico marítimo y no creen que su competencia deba limitarse a administrar el espacio marítimo y terrestre del puerto y al mantenimiento de éste y de los muelles. La oferta de determinados servicios puede responder a exigencias de interés general o a la búsqueda de un equilibrio financiero global para la autoridad portuaria, e incluso de un beneficio distribuido a los accionistas de los puertos privados. La prohibición de las «subvenciones cruzadas» debilitaría la capacidad de inversión portuaria.

3.5 El Comité lamenta que la importante evolución que ha tenido lugar desde el Libro Verde y el primer paquete portuario no se tome verdaderamente en consideración y pide a la Comisión que revise su propuesta en función de un estudio de impacto objetivo que tenga en cuenta las realidades actuales de los puertos europeos y su innegable competitividad internacional. El Comité toma nota de que la Comisión anunció, en la audiencia organizada por el Comité el 31 de enero de 2005, que tal estudio se publicaría hacia finales de junio de 2005. A falta de un comité de diálogo social competente, el Comité considera que también debería consultarse a los interlocutores sociales. Toda modificación profunda del proyecto debería derivarse del respeto de los procedimientos normales en materia de

mejora de la legislación (participación, consulta y estudios de impacto en particular). En efecto, el segundo proyecto se ha presentado muy poco después del primero, sin los suficientes trabajos preparatorios.

3.6 Un puerto representa una plataforma logística compleja que está unida a una zona de tierra de importancia geográfica y económica variable a escala regional, nacional e incluso internacional, y a unas vías de comunicación por carretera, ferrocarril, navegación interior y costera y canalizaciones: por ello, debe elaborar estrategias para el desarrollo de la zona geográfica de influencia económica, para el empleo, para las necesidades económicas que se manifiesten y su evolución. En opinión del Comité conviene favorecer la intermodalidad en beneficio del transporte marítimo, en particular el cabotaje, aunque la parte dispositiva del proyecto de Directiva, en su forma actual, no trata directamente esta necesidad imperiosa.

3.7 El papel de los puertos comerciales, especializados o generales, públicos o privados, no se limita a proveer los elementos materiales (vías de acceso, dársenas, muelles y espacios terrestres) de una plataforma multimodal. Su tarea en la organización, la distribución de espacios, la previsión en materia de desarrollo de infraestructuras debe reflejarse también en la retribución económica. Además, deben suplir las posibles carencias de los operadores privados en ciertos aspectos para que la plataforma siga siendo funcional.

3.8 Es necesario respetar sus proyectos de desarrollo y su especialización. Independientemente del espacio disponible y de las limitaciones materiales de acceso, el número de proveedores de servicios debería limitarse también por razones de eficacia económica y rentabilidad para los propios proveedores, de seguridad de las operaciones, organización del puerto, garantías medioambientales y sociales y conservación de los puestos de trabajo. Esto afecta esencialmente a la subsidiariedad. Además, una competencia exacerbada puede conducir a una dispersión de los medios y de las competencias que sería perjudicial para los intereses de los usuarios del puerto.

3.9 El Comité reconoce que la nueva propuesta de la Comisión deja mayor flexibilidad a las autoridades portuarias en la fijación de límites al número de operadores por categoría de servicio, en función de la naturaleza del puerto y las condiciones locales.

3.10 Las concesiones y las licencias otorgadas por la autoridad competente a los prestadores de servicios, así como los acuerdos comerciales firmados por ambas partes, deben establecerse por un período cuya duración sea proporcional a la naturaleza y cuantía de las inversiones que los proveedores deben realizar para cumplir las cláusulas de las concesiones, licencias o contratos. De este modo sería posible disponer de un plazo suficiente de amortización y rentabilización de los capitales invertidos (por ejemplo, diez años si las inversiones no son significativas; quince años si se ha realizado una inversión significativa en bienes muebles y formación; 45 años en caso de inversiones significativas en bienes muebles e inmuebles).

3.11 Los derechos y condiciones para la actividad de los operadores portuarios que hayan firmado contratos de arrendamiento de terrenos portuarios para la prestación de servicios portuarios no deberían verse alterados por la entrada en vigor de la Directiva, puesto que ello supondría la anulación de los compromisos contractuales de las autoridades portuarias y afectaría a la responsabilidad del Estado.

3.12 El Comité observa que los cambios relativos a la manipulación y al practicaje no responden a las expectativas expresadas por él mismo, varios Estados y el Parlamento ⁽⁴⁾.

3.13 El número de puestos de trabajo en los servicios portuarios no está relacionado –como afirma la Comisión– con el número de proveedores, sino con el tráfico efectivo del puerto y la diversificación de los servicios. La multiplicación de los proveedores no multiplicará los puestos de trabajo. Únicamente serían creadores de puestos de trabajo nuevos el aumento del tráfico y la aparición de servicios no tradicionales.

3.14 Las disposiciones relativas a la manipulación y a la autoasistencia, previstas para las autopistas del mar y el cabotaje en el mercado interior, cuestionarían de modo fundamental los convenios colectivos en la mayoría de los países, que a veces podrían ser considerados contrarios al Derecho comunitario en materia de competencia en el marco de la propuesta de Directiva, siendo, no obstante, válidos desde el punto de vista de la legislación social y laboral en el ámbito nacional e internacional. El Tribunal de Justicia reconoce que respetar los convenios colectivos puede limitar la aplicación del derecho de competencia. A escala internacional muchos Estados miembros han ratificado los convenios marítimos de la OIT sobre la manipulación portuaria ⁽⁵⁾, las condiciones de trabajo y la seguridad de las tripulaciones. El Comité observa que las disposiciones previstas por la Comisión no toman en consideración estas otras negociadas en un marco tripartito.

3.15 El Comité manifiesta su interés por la intensa competencia en el mercado de servicios, así como por la calidad, seguridad y continuidad de la manipulación portuaria. No obstante, si se permite la autoasistencia a los servicios de manipulación portuaria, se distorsionará la competencia entre las empresas de manipulación portuaria existentes y las de autoasistencia. Las empresas de manipulación portuaria se han establecido en los puertos mediante privatizaciones o como resultado de la competencia y han invertido en superestructuras e infraestructuras. Por el contrario, las empresas de autoasistencia pueden acceder al mercado de los servicios portuarios sin necesidad de cumplir los requisitos de la competencia o de efectuar inversiones, y, a diferencia de las empresas de manipulación portuaria, pueden utilizar de manera gratuita las instalaciones creadas por otras empresas, de la misma manera que pueden

ejercer su actividad sin restricciones temporales. Los puertos son lugares con un elevado riesgo de accidentes, lo cual justifica que se respeten y controlen las exigencias para una mayor seguridad en el trabajo. Si se autoriza la autoasistencia será previsible que aumente el número de accidentes. Pese a la afirmación relativa a la trascendencia social de la propuesta de Directiva, tales disposiciones constituirían de hecho un rechazo de las expectativas de los estibadores, que temen la pérdida de empleos reconocidos, cualificados y remunerados según una negociación, para ser sustituidos por otros precarios, con contratos individualizados y con pérdida de garantías sociales y salariales en el marco de una competencia forzada entre manipuladores. La autoasistencia conduciría a un incremento de las tareas del personal de a bordo y a riesgos de accidentes, mientras que las tripulaciones muchas veces se reducen al mínimo. Esto entrañaría también responsabilidades y obligaciones suplementarias para los capitanes.

3.16 El Comité considera que el practicaje no puede equipararse sin más a un servicio comercial: es una cuestión de aplicar competencias técnicas complejas, conocimientos locales a veces en evolución, una supervisión para garantizar la seguridad del transporte y de la población circundante y del medio ambiente, en función de los productos transportados. Es decir, que se trata de un servicio de interés general cuya naturaleza no es esencialmente comercial, aunque a menudo se otorgue a empresas privadas bajo control de la autoridad portuaria y, por ello, debería quedar excluido del campo de aplicación. Esto no impide a los puertos, como ya sucede, conceder autorizaciones de practicaje a los capitanes cuya experiencia y conocimientos locales les permitan conducir por sí mismos sin asistencia su barco hasta el muelle. No obstante, es preciso tener en cuenta que muchos buques transportan sustancias peligrosas para la seguridad de otras embarcaciones, las instalaciones, las personas que trabajan en el puerto y la población circundante.

3.17 El Comité señala que los puertos son también el lugar donde se ejercen competencias soberanas del Estado donde se encuentra el puerto, competencias que no deben verse afectadas por la Directiva, y que ciertas funciones (como la contribución a la lucha contra el terrorismo, la delincuencia organizada y la inmigración clandestina, que a menudo obligan a efectuar gastos e inversiones por cuenta del puerto) podrían delegarse en la autoridad portuaria.

3.18 Las nuevas disposiciones en materia de autorización son medidas razonables y sensatas, aunque la fijación de las especificaciones técnicas deba tener en cuenta las condiciones y particularidades locales; no cabe discutir la aplicación a los puertos marítimos de los principios de transparencia y de separación de cuentas; el Comité no puede sino reconocer la necesidad de respetarlos en aplicación de la Directiva relativa a la transparencia.

3.19 En la Directiva deberían quedar definidos concretamente los requisitos que deben cumplir los prestadores de servicios portuarios con respecto a la prórroga de las autorizaciones después de ocho, doce o treinta años.

⁽⁴⁾ Dictamen del CESE sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el acceso al mercado de servicios portuarios», DO C 48 de 21.2.2002, p. 122.

⁽⁵⁾ En particular, el Convenio n.º 137, ratificado por un gran número de países marítimos miembros de la UE, que prevé un registro único para la inscripción de los estibadores de un puerto y la prioridad para ellos en el acceso al trabajo portuario.

3.20 Por último, el objetivo central de la propuesta es, como se afirma, reducir los costes de los servicios portuarios, pero el Comité cree que el respeto de las normas de seguridad y medio ambiente y de los derechos sociales son criterios de la misma importancia para el funcionamiento eficaz de las plataformas portuarias en interés de la economía de los transportes, su seguridad y su regularidad.

3.21 La extrema diversidad de situaciones, normas y prácticas nacionales o locales y de obligaciones de los organismos gestores y de las autoridades públicas exigen la aplicación de unas normas que reflejen plenamente todas estas particularidades propias de cada puerto. Cada puerto se ha ido adaptando a lo largo de muchos años y funciona según las condiciones que le son más favorables en su ámbito territorial. Tratar de unificar las condiciones de actividad podría tener repercusiones negativas en el trabajo de los puertos y su buen funcionamiento.

3.22 Para el Comité son preferibles la subsidiariedad en la legislación propuesta y la coherencia local de las políticas de desarrollo portuario a las disposiciones uniformes propuestas en el proyecto de Directiva. Existen diferencias considerables en función del tamaño y la naturaleza de los puertos. Una competencia excesiva entre los prestadores de servicios en un puerto determinado podría provocar sobreinversiones y dificultades, así como retrocesos sociales.

3.23 De conformidad con los principios de subsidiariedad y de proporcionalidad; las instancias nacionales de defensa de la competencia y las instituciones de auditoría podrían ser competentes para intervenir si la autoridad portuaria concentrara, sin justificación económica o sin necesidad de servicio público, los servicios portuarios bajo su control, o bien no respetase los principios de transparencia o las normas contables; en tal caso, la intervención comunitaria en el ámbito de la competencia o de las ayudas estatales podría concentrarse mejor en las excepciones, por ejemplo si las autoridades de competencia y los tribunales de cuentas nacionales o regionales no ejercieran su control de manera satisfactoria desde el punto de vista del Derecho comunitario vigente.

3.24 Por lo que se refiere a las ayudas estatales, la jurisprudencia sobre tales ayudas defendida por la Comisión plantea la cuestión de trasladar a los contribuyentes locales o nacionales determinados costes de algunos sistemas de acceso y operaciones (dragado, creación de canales de acceso y cuencas).

3.25 Sólo cabe pedir la contribución de la colectividad en aras del interés general, y no para reducir los costes únicamente en beneficio de los usuarios (nacionales e internacionales), y en primer lugar de los más importantes, de los puertos marítimos; la determinación del interés general es asunto de democracia, y no de mercado.

4. Conclusiones

4.1 Una Directiva marco mucho menos detallada, que deje espacio suficiente a la subsidiariedad, parece preferible a la redacción actual del proyecto de Directiva. Debería bastar con mencionar la aplicabilidad de las legislaciones pertinentes en materia de transparencia o contratos públicos, en vez de entrar en los detalles de su aplicación a los servicios portuarios. Un marco comunitario no debería menoscabar la prerrogativa del gestor del puerto de salvaguardar el interés general que se encuentra bajo su autoridad.

4.1.1 Una Directiva marco de estas características no debería afectar en modo alguno a los derechos y obligaciones de los Estados miembros en lo que se refiere a su legislación en materia social y laboral, salud pública y medio ambiente, seguridad, orden público o servicios de interés general, ni debería afectar tampoco a los acuerdos colectivos firmados en el marco del Derecho nacional aplicable. Por otra parte, debería tener en cuenta los compromisos internacionales de los Estados miembros, como los convenios marítimos de la OIT.

4.1.2 El Comité, por último, no puede por menos que lamentar la falta de una evaluación de impacto del proyecto de Directiva, lo cual está en contradicción con el compromiso de legislar mejor que la Comisión mantiene desde la publicación del Libro Blanco sobre la gobernanza. Todo proyecto de legislación relacionado con la codecisión debería incluir tal evaluación, además de información sobre las consultas realizadas, sobre todo a los interlocutores sociales.

Bruselas, 13 de julio de 2005.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Anne-Marie SIGMUND

ANEXO

al Dictamen del Comité Económico y Social Europeo

Las enmiendas siguientes, que obtuvieron más de la cuarta parte de los votos emitidos, fueron rechazadas en el transcurso de los debates.

Punto 1.5

Modifíquese del siguiente modo:

«Conviene recordar algunos de los principales escollos que encontró el Comité Económico y Social Europeo en dicha propuesta inicial, antes de pasar a examinar la naturaleza y el alcance de las modificaciones incluidas en la nueva propuesta de Directiva (...).»

Exposición de motivos

Para mayor claridad, cabe mencionar quién veía los escollos. Es difícil deducirlo a partir de los puntos previos en que se habla de Consejo y Parlamento.

Resultado de la votación

Votos a favor: 42

Votos en contra: 63

Abstenciones: 3

Punto 3.1

Modifíquese la tercera frase del siguiente modo:

«Sin perjuicio de las competencias propias de la Comisión Europea, ~~z~~ las prácticas y las cuentas de los distintos puertos marítimos deberían (...).»

Exposición de motivos

El procedimiento propuesto no puede obviar las competencias ya existentes de la Comisión.

Resultado de la votación

Votos a favor: 54

Votos en contra: 71

Abstenciones: 5

Punto 3.1

Intercálese entre los puntos 3.17 y 3.18 y modifíquese la numeración en consecuencia.

Exposición de motivos

Como observación inicial, punto demasiado técnico. Encaja mejor entre los puntos referidos, que abordan cuestiones de financiación.

Resultado de la votación

Votos a favor: 50

Votos en contra: 74

Abstenciones: 10

Punto 3.4

Suprímase la última frase:

«Muchos puertos proporcionan distintas infraestructuras y servicios esenciales al tráfico marítimo y no creen que su competencia deba limitarse a administrar el espacio marítimo y terrestre del puerto y al mantenimiento de éste y de los muelles. La oferta de determinados servicios puede responder a exigencias de interés general o a la búsqueda de un equilibrio financiero global para la autoridad portuaria, e incluso de un beneficio distribuible a los accionistas de los puertos privados. La prohibición de las «subvenciones cruzadas» debilitaría la capacidad de inversión portuaria.»

Exposición de motivos

Una competencia leal entre puertos no tolera la existencia de subvenciones cruzadas. Éstas no permiten ver los precios de costo que por lo menos son imputables y, por consiguiente, son contrarias a la transparencia.

Resultado de la votación

Votos a favor: 61

Votos en contra: 80

Abstenciones: 6

Punto 3.6

Suprímase la última frase:

«Un puerto representa una plataforma logística compleja que está unida a una zona de tierra de importancia geográfica y económica variable a escala regional, nacional e incluso internacional, y a unas vías de comunicación terrestres: por ello, debe elaborar estrategias para el desarrollo de la zona geográfica de influencia económica, para el empleo, para las necesidades económicas que se manifiesten y su evolución. En opinión del Comité conviene favorecer la intermodalidad en beneficio del transporte marítimo, en particular el cabotaje, aunque la parte dispositiva del proyecto de Directiva, en su forma actual, no trata directamente esta necesidad imperiosa.»

Exposición de motivos

Las zonas del interior no son en su mayoría accesibles por vía marítima. Por ello, es ya incomprensible hablar de una preferencia, y no digamos de una necesidad imperiosa. Con mayor razón aún podría sustentarse entonces el mismo tipo de argumentación para la navegación interior. Por lo demás, el fomento del cabotaje ya se hace, por ejemplo, en el programa sobre las «autopistas del mar».

Resultado de la votación

Votos a favor: 59

Votos en contra: 83

Abstenciones: 9

Punto 3.17

Suprímase.

Exposición de motivos

La propuesta de la Comisión afirma ya esto explícitamente. En el dictamen, sin embargo, se sugiere también que cuando el Estado delegue sin indemnización, los puertos no han de imputar tales costes al cliente, lo cual a su vez significa crear competencia desleal con otros puertos.

Resultado de la votación

Votos a favor: 55

Votos en contra: 84

Abstenciones: 13

Puntos 3.23 y 3.24

Suprimáanse.

Exposición de motivos

Los costes en que incurren las autoridades portuarias en beneficio de los puertos se deben imputar a los usuarios o a las partes interesadas. Sin embargo, la formulación actual de estos puntos da a entender que este principio podría dejar de aplicarse por razones de interés general.

Resultado de la votación

Votos a favor: 55

Votos en contra: 82

Abstenciones: 17

Punto 3.25 (nuevo)

Añádase un nuevo punto 3.25 redactado como sigue:

«Para poder determinar desde el principio de la planificación si las futuras inversiones portuarias son compatibles con el Derecho comunitario, el Comité pide a la Comisión que, además de presentar su propuesta, informe inmediatamente sobre todas las propuestas de orientaciones comunitarias en el ámbito de la financiación pública de los puertos, e indique qué tipos de financiación de los puertos son compatibles con el mercado interior, de acuerdo con el contenido de la audiencia del 31 de enero de 2005.»

Exposición de motivos

Se considera innecesaria.

Resultado de la votación

Votos a favor: 59

Votos en contra: 85

Abstenciones: 14

Punto 4.1

Modifíquese del siguiente modo:

«Aunque el Comité también es partidario de la liberalización de los servicios portuarios de transporte, al igual que de los demás servicios de transporte, considera que una Directiva marco mucho menos detallada, que deje espacio suficiente a la subsidiariedad, parece preferible a la redacción actual del proyecto de Directiva. Debería bastar con mencionar la aplicabilidad de las legislaciones pertinentes en materia de transparencia o contratos públicos, en vez de entrar en los detalles de su aplicación a los servicios portuarios. Un marco comunitario no debería menoscabar la prerrogativa del gestor del puerto de salvaguardar el interés general que se encuentra bajo su autoridad, siempre y cuando esta prerrogativa no redunde en detrimento de la competencia leal y la transparencia.»

Exposición de motivos

Sobre este punto no hubo divergencia de opiniones en el Grupo de estudio, y la modificación propuesta indica claramente el contexto en el que se deben entender nuestras observaciones y conclusiones. El interés general no puede servir de pretexto para eludir la aplicación de estos dos principios básicos de la UE.

Resultado de la votación.

Votos a favor: 61

Votos en contra: 86

Abstenciones: 12
