

5.2.17 Adopte com carácter de urgência medidas que garantam às regiões ultraperiféricas um desenvolvimento sustentável, em particular nos âmbitos da preservação da biodiversidade, da rede Natura 2000 e da gestão dos resíduos.

5.2.18 Seja imaginativa ao estabelecer mecanismos e procedimentos específicos para as regiões ultraperiféricas de molde a que não fiquem à margem das vantagens do grande mercado interno.

5.2.19 Garanta a continuidade dos regimes fiscais diferenciados das regiões ultraperiféricas, como instrumentos essenciais para o desenvolvimento económico destas regiões.

5.2.20 Considere a participação activa das regiões ultraperiféricas na negociação dos acordos de parceria económica (APE) com os países ACP, possibilitando e instaurando um canal de diálogo fluido e permanente entre as entidades regionais — e/ou as entidades nacionais — e os organismos regionais com quem a UE negocia os APE a fim de lhes garantir maior eficácia, complementaridade e coerência.

Bruxelas, 13 de Julho de 2005.

A Presidente  
do Comité Económico e Social Europeu  
Anne-Marie SIGMUND

**Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a «Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa ao acesso ao mercado dos serviços portuários»**

COM(2004) 654 final — 2004/0240 (COD)

(2005/C 294/06)

Em 2 de Dezembro de 2004, o Conselho da União Europeia decidiu, nos termos do n.º 2 do artigo 80.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social Europeu sobre a proposta supramencionada.

Incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos, a Secção Especializada de Transportes, Energia, Infra-estruturas e Sociedade da Informação emitiu parecer em 19 de Maio de 2005, tendo sido relator Daniel Retureau.

Na 419.ª reunião plenária de 13 e 14 de Julho de 2005 (sessão de 13 de Julho), o Comité Económico e Social Europeu adoptou, por 91 votos a favor, 49 votos contra e 17 abstenções, o seguinte parecer.

## 1. Introdução

1.1 No primeiro projecto de directiva que apresentou sobre «o acesso ao mercado dos serviços portuários» de 2001, na sequência do Livro Verde relativo aos portos e infra-estruturas marítimas, de 1997, e quando o Livro Branco sobre a política comum de transportes estava ainda em preparação, a Comissão lembrava que os temas principais do «pacote portuário» eram os seguintes:

— inclusão dos transportes marítimos na Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T);

— regulamentação do acesso aos serviços portuários;

— financiamento público dos portos marítimos e infra-estruturas portuárias.

1.2 De resto, os temas do «pacote portuário» eram largamente desenvolvidos na introdução do primeiro projecto de directiva (1) sobre o segundo tema principal do acesso ao mercado, que acabou por ser rejeitado pelo Parlamento em terceira leitura.

1.3 Todavia, fazendo uso da prerrogativa de única instituição detentora do poder de iniciativa, a Comissão retoma o tema com uma nova proposta de directiva (2) relativa ao acesso ao mercado dos serviços portuários, uma vez que considera ser seu direito e seu dever legislar neste domínio, aplicando o TCE.

1.4 No documento afirma-se *in limine* que a filosofia, os princípios e os objectivos definidos na comunicação inicial de 2001 se mantêm, mas que algumas das alterações propostas foram tomadas em consideração por enriquecerem a proposta inicial.

(1) COM(2001) 35 final.

(2) COM(2004) 654 de 13 de Outubro de 2004.

1.5 Antes de analisar a natureza e o alcance das modificações introduzidas na nova proposta de directiva, é oportuno lembrar alguns dos principais obstáculos que fizeram fracassar a proposta inicial:

- a própria necessidade de uma tal directiva foi posta em causa;
- o não se ter tido efectivamente em consideração a dimensão social no sector portuário foi alvo de críticas, de resto logo a partir do Livro Verde de 1997 no que se refere ao Comité<sup>(3)</sup>, e de novo na sequência da proposta de directiva de 2001;
- as exigências de segurança e de protecção do ambiente, bem como a noção de serviço público (artigo 86.º do TCE) tão pouco teriam sido suficientemente contempladas;
- a pilotagem deveria ser excluída do âmbito de aplicação (o relator do Parlamento tinha proposto excluir igualmente a movimentação de carga, sem ter sido seguido pela maioria na comissão parlamentar);
- a autoprestação no seu princípio ou alcance e a movimentação de carga designadamente na exigência rígida de um número mínimo de dois prestadores por porto suscitaram um conjunto de críticas e provocaram mesmo uma greve dos trabalhadores portuários à escala europeia;
- a duração das autorizações foi objecto de debates prolongados, tal como a indemnização aos prestadores anteriores por parte dos novos prestadores: pretendia-se não criar entraves aos investimentos, mesmo no período final da autorização, e salvaguardar os interesses económicos dos prestadores de serviços;
- a abertura ao maior número possível de prestadores foi criticada em virtude das condições de eficácia económica e de rentabilidade dos investimentos, atendendo à dimensão real do mercado e a outras considerações, como o respeito da estratégia de desenvolvimento ou da especialização dos portos.

## 2. A nova proposta de directiva da Comissão

2.1 A proposta actual inclui uma exposição de motivos bem fundamentada por múltiplos considerandos. A Comissão declara retomar o projecto inicial de 2001, tomando em consideração a sua própria proposta alterada de 2002, e a posição comum do Conselho, bem como os textos resultantes do processo de conciliação depois da segunda leitura no Parlamento.

<sup>(3)</sup> Parecer do CESE sobre o «Livro verde relativo aos portos e infra-estruturas marítimas», JO C 407, de 28.12.1998, p. 92.

2.2 No essencial, os motivos invocados em apoio de uma iniciativa europeia são:

- as quatro liberdades fundamentais do Tratado;
- as solicitações do Conselho;
- as crescentes necessidades em matéria de transportes (Livro Branco de 2001) e o imperativo de transferir uma parte significativa deste crescimento para o transporte marítimo;
- a concretização do mercado interno e a criação de uma concorrência transparente nos portos e entre os portos, baseada em regras harmonizadas;
- a criação de emprego no sector, respeitando o acervo social dos trabalhadores.

2.3 Mas a filosofia, os princípios originais e um conjunto significativo de aspectos permanecem inalterados relativamente ao projecto inicial de 2001.

2.4 Em particular, as alterações não envolvem:

- o âmbito de aplicação da directiva;
- os critérios de concessão das autorizações;
- a pilotagem, que continua a ser considerada um serviço comercial;
- a transparência das contas do organismo de gestão do porto ou do sistema portuário (questão que, ao contrário das anteriores, não foi alvo de contestação e que já é objecto de uma directiva sobre a transparência financeira e de orientações sobre os auxílios estatais).

2.5 Os principais elementos novos introduzidos pela Comissão são os seguintes:

- a movimentação de carga e os serviços de passageiros em regime de autoprestação, recorrendo em certas condições não apenas ao pessoal de terra mas também ao pessoal de bordo;
- as autorizações para os prestadores de serviços e para a autoprestação passam a ser obrigatórias; os prestadores de serviços portuários terão de obter novas autorizações dentro de um «período razoável» para se adaptarem às disposições e preceitos da directiva, tendo em conta as legítimas expectativas dos prestadores de serviços existentes, o mais tardar um ano depois da data-limite de transposição da directiva;
- o princípio geral é o do acesso do maior número possível de prestadores ao mercado dos serviços portuários amplamente definidos, e a excepção é a limitação do seu número (artigo 9.º);
- o período de validade das autorizações acabou por ser alterado em função dos investimentos a realizar pelos prestadores e dos regimes relativos à amortização dos bens móveis e imóveis;
- a questão da concorrência entre os portos é resolvida pela aplicação da directiva relativa à transparência (artigo 16.º) e pela directiva relativa às orientações para os auxílios estatais (artigo 17.º).

### 3. Observações preliminares

3.1 A propriedade e/ou gestão de um certo número de portos marítimos cabe a autoridades públicas (municípios e outras colectividades territoriais, organismos públicos, etc.). Neste caso, os organismos de gestão estão sujeitos no todo ou em parte a normas de contabilidade pública e têm contabilidades analíticas. As práticas e as contas dos diversos portos marítimos deveriam ser submetidas às autoridades nacionais da concorrência e, eventualmente, aos tribunais de contas regionais ou nacionais e os relatórios destes órgãos de controlo enviados à Direcção-Geral da Concorrência, da Comissão Europeia.

3.2 Nos últimos anos, houve quer na maioria dos novos Estados-Membros quer nos antigos uma evolução para a privatização dos portos marítimos. Muitos destes portos converteram-se em sociedades anónimas.

3.3 Os portos mais importantes da Europa estão abertos para o mar do Norte e para o Canal da Mancha; as toneladas de mercadorias e o número de contentores movimentados variam muito consoante a localização geográfica dos portos dos diferentes mares europeus. No âmbito de aplicação do projecto de directiva, vai de 1,5 a dezenas ou mesmo centenas de milhões de toneladas; para os contentores, este volume ascende a vários milhões por ano (em Roterdão e em Antuérpia, por exemplo). O Comité considera que a aplicação de regras uniformes a portos de dimensão, actividade, natureza da propriedade e da gestão muito diferentes corre o risco de não corresponder às realidades e às necessidades efectivas dos portos considerados. Além disso, a concorrência entre portos já é desde há muito uma realidade. Deveriam ser tidas em conta considerações de subsidiariedade e de proporcionalidade.

3.4 Muitos portos são eles próprios fornecedores de um determinado conjunto de infra-estruturas e serviços essenciais ao tráfego marítimo e consideram que a sua competência não deve limitar-se à administração do espaço marítimo e terrestre do porto, à respectiva manutenção e à dos cais. A oferta de certos serviços pode responder a exigências de interesse geral ou ainda à procura de um equilíbrio financeiro global para a autoridade portuária, ou mesmo de um proveito distribuível pelos accionistas dos portos privados. A proibição de «subvenções cruzadas» só iria enfraquecer as capacidades portuárias de investimento.

3.5 O Comité lamenta que as evoluções importantes ocorridas desde o Livro Verde e o primeiro pacote portuário não sejam tidas em consideração e solicita à Comissão que reveja o seu projecto em função de um estudo de impacto objectivo que tenha em conta as realidades actuais dos portos europeus e a sua inegável competitividade internacional. O Comité regista o facto de a Comissão ter anunciado, na audição organizada pelo Comité em 31 de Janeiro de 2005, que tal estudo seria publicado em finais de Junho de 2005. Na ausência de um comité do diálogo social competente, o Comité considera que os parceiros sociais deveriam, igualmente, ser consultados. Deveriam decorrer alterações profundas ao projecto do respeito dos

procedimentos normais de melhoria da legislação (participação e consultas e estudos de impacto, nomeadamente); o segundo projecto seguiu de muito perto o primeiro, sem trabalhos preparatórios suficientes.

3.6 Um porto constitui uma plataforma logística complexa, associada a um território interior regional, nacional ou mesmo internacional de dimensão geográfica e económica variável, à navegação interior, a vias de comunicação terrestres, a gás e oleodutos e à cabotagem, e tem de elaborar estratégias ligadas ao desenvolvimento do sector geográfico que dele depende economicamente, à sua bacia de emprego, às carências económicas que nela se manifestam e à evolução das mesmas. Na opinião do Comité, importa favorecer a intermodalidade em benefício do transporte marítimo, em especial da cabotagem, mas o dispositivo do projecto de directiva, na sua forma actual, não trata directamente desse desígnio imperativo.

3.7 O papel dos portos comerciais, especializados ou generalistas, públicos ou privados, não se limita ao fornecimento do suporte material (vias de acesso, bacias, cais e terrenos) de uma plataforma multimodal. Pelas funções que desempenham ao nível da organização, da repartição dos espaços, da previsão de desenvolvimento de infra-estruturas, os portos devem igualmente ser retribuídos do ponto de vista económico e, para que a plataforma permaneça funcional, devem colmatar as eventuais deficiências dos operadores privados em determinados domínios.

3.8 Os projectos de desenvolvimento e a especialização de cada porto devem ser respeitados. Para além da disponibilidade de espaço e de condicionalismos materiais de acesso, o número de prestadores de serviços deveria também poder ser limitado por razões de eficácia económica e de rentabilidade dos referidos prestadores, de segurança das operações, de organização do porto, de garantias ambientais e sociais e da preservação dos postos de trabalho. Isto decorre essencialmente da subsidiariedade. Além disso, uma concorrência exacerbada pode conduzir a uma dispersão dos meios e das competências que é prejudicial aos interesses dos utentes do porto.

3.9 O Comité reconhece que o projecto da Comissão permite às autoridades portuárias uma maior flexibilidade na fixação de limites ao número de operadores por categoria de serviço, de acordo com a natureza do porto e as condições locais.

3.10 A validade das concessões e as licenças conferidas pela autoridade competente aos prestadores de serviços ou os acordos comerciais entre a primeira e os segundos deverá ser determinada em função da importância dos investimentos realizados pelos prestadores de serviços, permitindo um período de amortização normal e a rentabilização do capital investido (por exemplo, 10 anos quando não estejam em causa investimentos significativos, 15 anos no caso de investimentos significativos em bens móveis e acções de formação e 45 anos no caso de investimentos significativos em bens imóveis e bens de capital móveis comparáveis).

3.11 Os direitos e as modalidades de exercício das actividades dos operadores portuários que concluíram contratos de arrendamento de terrenos num dado porto ou as autorizações para prestarem serviços nesse mesmo porto não deveriam ser abalados pela entrada em vigor da directiva, uma vez que isso levaria ao desrespeito dos compromissos contratuais por parte das autoridades portuárias e poderia accionar a responsabilidade do Estado.

3.12 O Comité observa que as alterações relativas à movimentação de carga e à pilotagem não dão resposta às expectativas já expressas pelo Comité, por vários Estados e pelo Parlamento <sup>(4)</sup>.

3.13 O número de postos de trabalho nos serviços portuários não está ligado, como refere a Comissão Europeia, ao número de prestadores de serviços portuários, mas ao tráfego efectivo do porto e ou à diversificação dos serviços. A multiplicação dos prestadores de serviços não multiplica os postos de trabalho. Só o aumento do tráfego e o aparecimento de serviços não-tradicionais serão criadores de emprego.

3.14 As disposições relativas à movimentação de cargas e à automovimentação, previstas para as auto-estradas do mar e para a cabotagem no mercado interno, poriam fundamentalmente em causa na maior parte dos países as convenções colectivas, que poderiam ser consideradas contrárias às regras comunitárias da concorrência no quadro do projecto de directiva, sem deixarem de ser válidas em direito social e do trabalho quer no plano nacional quer internacional. O Tribunal de Justiça reconhece que o respeito das convenções colectivas pode limitar a aplicação das regras da concorrência. No plano internacional, muitos Estados-Membros ratificaram as convenções marítimas da OIT sobre a movimentação de cargas portuárias <sup>(5)</sup> e as condições de trabalho e a segurança das tripulações. O Comité chama a atenção para o facto de as disposições previstas pela Comissão não tomarem em consideração as disposições negociadas num quadro tripartido.

3.15 O Comité faz questão de que sejam garantidas uma concorrência mais intensa no mercado dos serviços, assim como a qualidade, segurança e continuidade da movimentação de cargas portuária. Considera, porém, que autorizar a autoprestação para os serviços de manutenção portuária criaria condições de concorrência desiguais entre as empresas de manutenção portuária existentes e as empresas que pratiquem a autoprestação. As empresas de manutenção portuária reforçaram a sua posição nos portos graças à privatização ou a concursos públicos e investiram em super-estruturas e em infra-estruturas. Já as empresas que praticam a autoprestação poderiam, sem processo de adjudicação ou obrigação de investimento, aceder ao mercado dos serviços portuários, aproveitar gratuitamente as instalações criadas por outros e, ao contrário do que sucede com as empresas de manutenção portuária, exercer a sua actividade sem qualquer restrição temporal. Os portos são locais de elevado risco de acidente, pelo que é neces-

sário respeitar e controlar rigorosamente os requisitos de segurança no local de trabalho. Se a autoprestação for autorizada, é provável que o número de acidentes aumente. Apesar da afirmação do alcance social do projecto de directiva, estas disposições constituiriam, de facto, o defraudar das expectativas dos trabalhadores portuários, que receiam a perda de postos de trabalho reconhecidos, qualificados e remunerados a uma tarifa negociada, para serem substituídos por empregos precários, contratos individualizados e perda de garantias sociais e salariais no quadro de uma concorrência forçada entre movimentadores de cargas. A automovimentação levaria ao aumento das tarefas do pessoal de bordo e a risco de acidentes, quando as tripulações são, frequentemente, reduzidas ao mínimo. Tal representaria, além disso, uma responsabilidade adicional para os comandantes dos navios.

3.16 O Comité considera que a pilotagem não se pode equiparar simplesmente a um serviço comercial; trata-se aqui da aplicação de competências técnicas complexas, de conhecimentos locais por vezes evolutivos, postos em prática para garantir a segurança do transporte, das populações circundantes e do ambiente, em função dos produtos transportados. É, por conseguinte, um serviço de interesse geral não essencialmente de cariz comercial, embora, muitas vezes, concedido a empresas privadas sob o controlo da autoridade portuária, pelo que deveria, a esse título, ser excluído do âmbito de aplicação. Tal não impede os portos de, como já acontece, concederem autorizações de pilotagem aos comandantes cuja experiência e conhecimento local lhes permitam pilotar sem assistência os seus navios até acostarem aos cais. Mas é preciso ter em conta que numerosos navios transportam substâncias perigosas para a segurança dos outros navios, das instalações, das pessoas que trabalham no porto e para as populações em redor.

3.17 O Comité observa que os portos constituem igualmente local para o exercício de competências soberanas do Estado do porto, com as quais a directiva não deve interferir, podendo certas atribuições (contribuição para o combate ao terrorismo, à criminalidade organizada e à imigração clandestina que implicam frequentemente despesas e investimentos que ficam a cargo do porto) ser delegadas na autoridade portuária.

3.18 As novas disposições em matéria de autorização são medidas óbvias e de bom senso, embora os cadernos de encargos devam ter em conta as condições e especificidades locais; a aplicação aos portos dos princípios da transparência e da separação das contas não é contestável; o Comité reconhece a necessidade de serem respeitadas em aplicação da Directiva relativa à transparência.

3.19 A directiva deve definir os requisitos concretos a cumprir pelos prestadores de serviços portuários que pretendam ver as suas autorizações prolongadas após oito, doze ou trinta anos de actividade.

<sup>(4)</sup> Parecer do CESE sobre a «Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa ao acesso ao mercado dos serviços portuários», JO C 48, de 21.02.2002, p. 122.

<sup>(5)</sup> Em especial, a Convenção n.º 137 ratificada por grande número de Estados-Membros marítimos da UE prevê um registo único dos estivadores em serviço e a prioridade destes no acesso ao trabalho portuário.

3.20 Finalmente, afigura-se que o objectivo essencial da proposta consiste em diminuir os custos dos serviços portuários. Todavia, o Comité considera que o cumprimento das normas de segurança, do ambiente e dos direitos sociais constituem igualmente critérios importantes do funcionamento eficaz das plataformas portuárias no interesse da economia dos transportes e da sua segurança e regularidade.

3.21 Devido à grande diversidade de situações, de regras e práticas nacionais ou locais, de obrigações dos organismos de gestão e das autoridades públicas, as regras a aplicar devem contemplar plenamente estas particularidades próprias de cada porto. As actividades de um porto resultam de sucessivas adaptações no sentido de criar as condições mais favoráveis em cada contexto territorial. A uniformização das modalidades de exercício das actividades pode ter repercussões negativas no trabalho dos portos.

3.22 A subsidiariedade na legislação proposta e a coerência das políticas de desenvolvimento portuário parecem ao Comité preferíveis às disposições uniformes preconizadas no projecto de directiva. São consideráveis as diferenças existentes de porto para porto quanto à sua dimensão e natureza. Uma concorrência excessiva entre prestadores de serviços num determinado porto poderia levar ao sobre-investimento e ao desperdício, bem como a recuos sociais.

3.23 Em conformidade com os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade, as instâncias anti-trust nacionais e as instituições de auditoria poderiam ser competentes para intervir caso a autoridade portuária concentrasse, sem justificação económica ou sem necessidade de serviço público, os serviços portuários sob o seu controlo ou não respeitasse os princípios da transparência ou as regras contabilísticas; a intervenção comunitária no terreno da concorrência ou dos auxílios estatais poderia concentrar-se melhor nas excepções, por exemplo, se as autoridades nacionais da concorrência e os tribunais de contas regionais ou nacionais não exercessem o seu controlo de maneira satisfatória à luz do direito comunitário em vigor.

3.24 No que se refere aos auxílios estatais, a jurisprudência actual da Comissão em matéria de auxílios estatais coloca a questão da repercussão, sobre os contribuintes locais ou nacionais, de custos de obras relacionadas com os acessos e o funcionamento (dragagem, abertura de canais e bacias).

3.25 A colectividade só pode ser chamada a contribuir para o interesse geral e não para diminuir os custos para os utilizadores (nacionais e internacionais), e em primeiro lugar para os mais importantes, dos portos marítimos; cabe à democracia e não ao mercado a definição do interesse geral.

#### 4. Conclusões

4.1 Uma directiva muito mais detalhada e que deixe uma margem suficiente para a subsidiariedade parece preferível ao projecto de directiva na sua redacção actual. Deveria bastar uma menção à aplicabilidade das legislações que regulam a transparência ou os concursos públicos em vez de entrar demasiado em pormenor quando se trata da sua aplicação aos serviços portuários. Um quadro comum não deverá em circunstância alguma pôr em risco as prerrogativas do organismo de gestão do porto no sentido de salvaguardar o interesse geral sob a sua jurisdição.

4.1.1 Uma tal directiva não deveria afectar em nada os direitos e as obrigações dos Estados-Membros no que se refere à aplicação da legislação social nacional, incluindo as normas pertinentes nos domínios da higiene e da segurança e de ordem pública ou de serviço de interesse geral, nem tão pouco as convenções colectivas concluídas no respeito do direito nacional aplicável. A mesma deveria ter igualmente em consideração os compromissos internacionais dos Estados-Membros, como é o caso das convenções marítimas da OIT.

4.1.2 Por último, o Comité lamenta a falta de uma avaliação de impacto do projecto de directiva que está em contradição com a intenção de legislar melhor expressa pela Comissão na sequência do Livro Branco sobre a Governança. Todo e qualquer projecto de lei que releva da co-decisão deveria incluir este tipo de avaliação, assim como informação sobre as consultas realizadas, sobretudo as que envolveram os parceiros sociais.

Bruxelas, 13 de Julho de 2005.

A Presidente  
do Comité Económico e Social Europeu  
Anne-Marie SIGMUND

## ANEXO

**ao parecer do Comité Económico e Social Europeu**

As seguintes alterações, que obtiveram, pelo menos, um quarto dos votos expressos, foram rejeitadas durante o debate.

**Ponto 1.5, segunda linha:**

Modificar como segue:

*«Antes de analisar a natureza e o alcance das modificações introduzidas na nova proposta de directiva, é oportuno lembrar alguns dos principais obstáculos que, no entender do Comité Económico e Social Europeu, fizeram fracassar a proposta inicial:».*

**Justificação**

Para que fique claro de quem era esta opinião referente aos obstáculos. É difícil destrinçar dos pontos precedentes, que tratam do Conselho e do Parlamento.

**Resultado da votação**

Votos a favor: 42

Votos contra: 63

Abstenções: 3

**Ponto 3.1, terceira frase**

Alterar como segue:

*«Sem prejuízo das competências da Comissão Europeia, As práticas e as contas dos diversos portos marítimos deveriam ser....».*

**Justificação**

O procedimento proposto não pode ignorar as actuais competências da Comissão.

**Resultado da votação**

Votos a favor: 54

Votos contra: 71

Abstenções: 5

**Ponto 3.1**

Inserir este ponto entre os pontos 3.17 e 3.18, numerando-o em conformidade.

**Justificação**

Demasiado técnico como ponto inicial. Adequa-se melhor aos parágrafos sobre matéria financeira.

**Resultado da votação**

Votos a favor: 50

Votos contra: 74

Abstenções: 10

**Ponto 3.4**

Elidir a última frase:

*«Muitos portos são eles próprios fornecedores de um determinado conjunto de infra-estruturas e serviços essenciais ao tráfego marítimo e consideram que a sua competência não deve limitar-se à administração do espaço marítimo e terrestre do porto, à respectiva manutenção e à dos cais. A oferta de certos serviços pode responder a exigências de interesse geral ou ainda à procura de um equilíbrio financeiro global para a autoridade portuária, ou mesmo de um proveito distribuível pelos accionistas dos portos privados. A proibição de “subvenções cruzadas” só iria enfraquecer as capacidades portuárias de investimento.».*

**Justificação**

A concorrência entre portos não admite subvenções cruzadas. Oculta, logo não há transparência, os custos mínimos a ter em conta.

**Resultado da votação**

Votos a favor: 61

Votos contra: 80

Abstenções: 6

**Ponto 3.6, último período**

Suprimir.

*«Um porto constitui uma plataforma logística complexa, associada a um território interior regional, nacional ou mesmo internacional de dimensão geográfica e económica variável, a vias de comunicação terrestres, e tem de elaborar estratégias ligadas ao desenvolvimento do sector geográfico que dele depende economicamente, à sua bacia de emprego, às carências económicas que nela se manifestam e à evolução das mesmas. Na opinião do Comité, importa favorecer a intermodalidade em benefício do transporte marítimo, em especial da cabotagem, mas o dispositivo do projecto de directiva, na sua forma actual, não trata directamente desse desígnio imperativo.».*

**Justificação**

A maior parte do território de um país é inacessível por mar, pelo que é incompreensível este tipo de preferência; a navegação interior poderia igualmente ser destacada aqui, e com melhores razões. De resto, o programa «Auto-estradas do mar» já promove a cabotagem.

**Resultado da votação**

Votos a favor: 59

Votos contra: 83

Abstenções: 9

**Ponto 3.17**

Suprimir.

*«O Comité observa que os portos constituem igualmente local para o exercício de competências soberanas do Estado do porto, com as quais a directiva não deve interferir, podendo certas atribuições (contribuição para o combate ao terrorismo, à criminalidade organizada e à imigração clandestina que implicam frequentemente despesas e investimentos que ficam a cargo do porto) ser delegadas na autoridade portuária.».*

**Justificação**

A proposta da Comissão afirma aproximadamente o mesmo. No entanto, este ponto sugere adicionalmente que os custos adicionais da delegação nas autoridades portuárias de certas atribuições do Estado, sem compensação, não precisam de ser imputados ao cliente, o que constitui uma distorção da concorrência com outros portos.

**Resultado da votação**

Votos a favor: 55

Votos contra: 84

Abstenções: 13

**Pontos 3.23 e 3.24**

Eliminar.

~~«3.23 No que se refere aos auxílios estatais, a jurisprudência actual da Comissão em matéria de auxílios estatais coloca a questão da repercussão, sobre os contribuintes locais ou nacionais, de custos de obras relacionadas com os acessos e o funcionamento (dragagem, abertura de canais e bacias).~~

~~3.24 A colectividade só pode ser chamada a contribuir para o interesse geral e não para diminuir os custos para os utilizadores (nacionais e internacionais), e em primeiro lugar para os mais importantes, dos portos marítimos; cabe à democracia e não ao mercado a definição do interesse geral».~~

**Justificação**

Os custos suportados pelas autoridades portuárias a favor dos portos devem ser da responsabilidade dos utilizadores ou das próprias partes interessadas. Os pontos supra-citados sugerem que o interesse geral justifica que assim não seja.

**Resultado da votação**

Votos a favor: 55

Votos contra: 82

Abstenções: 17

**Ponto 3.25**

Aeditar como segue:

«Para que em futuros investimentos em portos se avalie desde o início do planeamento a sua compatibilidade com a legislação comunitária, o Comité insta a Comissão Europeia a, além da sua proposta, publicar de imediato as propostas de orientações comuns sobre o financiamento estatal de portos, bem como o tipo de financiamento compatível com o mercado interno, assunto já debatido na audição de 31 de Janeiro de 2005.».

**Justificação**

Decorre do próprio texto.

**Resultado da votação**

Votos a favor: 59

Votos contra: 85

Abstenções: 14

**Ponto 4.1**

Dar a seguinte redacção:

«Embora o CESE defenda a liberalização dos serviços portuários e de todos os outros serviços ligados ao transporte, considera preferível ~~Uma~~ directiva muito ~~mais~~ menos detalhada e que deixe uma margem suficiente para a subsidiariedade ~~parece preferível~~ ao projecto de directiva na sua redacção actual. Deveria bastar uma menção à aplicabilidade das legislações que regulam a transparência ou os concursos públicos em vez de entrar demasiado em pormenor quando se trata da sua aplicação aos serviços portuários. Um quadro comum não deverá em circunstância alguma pôr em risco as prerrogativas do organismo de gestão do porto no sentido de salvaguardar o interesse geral sob a sua jurisdição, o qual, por seu lado, não pode afectar a transparência e a livre concorrência.».

**Justificação**

Sobre esta matéria não houve qualquer divergência de opiniões no grupo de estudo, e a alteração proposta reflecte bem de que forma as observações e conclusões devem ser compreendidas. O interesse geral não pode servir de pretexto à não aplicação destes dois princípios basilares da UE.

**Resultado da votação**

Votos a favor: 61

Votos contra: 86

Abstenções: 12