



**CONSELHO DA  
UNIÃO EUROPEIA**

**Bruxelas, 28 de maio de 2013 (04.06)  
(OR. en)**

**10154/13**

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

**TRANS 272  
MAR 62  
FIN 300  
CODEC 1234**

**PROPOSTA**

---

de:	Comissão Europeia
data:	23 de maio de 2013
n.º doc. Com.:	COM(2013) 296 final
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

---

Junto se envia, à atenção das delegações, a proposta da Comissão transmitida por carta de Jordi AYET PUIGARNAU, Diretor, dirigida ao Secretário-Geral do Conselho da União Europeia, Uwe CORSEPIUS.

---

Anexo: COM(2013) 296 final



Bruxelas, 23.5.2013  
COM(2013) 296 final

2013/0157 (COD)

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)

{SWD(2013) 181 final}

{SWD(2013) 182 final}

{SWD(2013) 183 final}

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

### **1. CONTEXTO DA PROPOSTA**

#### **1.1 Antecedentes**

A Europa é uma das regiões do mundo com maior densidade portuária. Simultaneamente, o setor portuário é muito heterogéneo e caracterizado por uma grande diversidade de tipos e modelos de organização. O presente regulamento respeita essa diversidade e não pretende impor um modelo uniforme para os portos.

Ao longo de cerca de 70 000 quilómetros de orla costeira da União existem mais de 1200 portos marítimos comerciais. Em 2011, transitaram pelos portos europeus aproximadamente 3 700 000 toneladas de carga (mais de 60 000 escalas de navios da marinha de comércio).

Embora a União Europeia dependa fortemente dos seus portos para as trocas comerciais com o resto do mundo, eles também desempenham um papel essencial no mercado interno. O transporte marítimo de curta distância representa, assim, 60 % do tráfego portuário de mercadorias na UE. Os portos marítimos são nós fulcrais das cadeias intermodais de transporte da União, que utilizam as rotas marítimas de curta distância como alternativa às vias de transporte terrestre saturadas e meio de ligação às zonas periféricas ou insulares.

No caso do tráfego marítimo de passageiros, passaram pelos portos da UE, em 2011, 385 milhões de passageiros.

As atividades portuárias contribuem diretamente para o emprego, o investimento interno e o crescimento do PIB. Existem atualmente 2200 operadores portuários, que empregam cerca de 110 000 portuários. No total, os portos chegam a representar três milhões de postos de trabalho (diretos e indiretos) nos 22 Estados-Membros marítimos e constituem uma importante fonte de receitas fiscais para as administrações públicas locais, regionais e nacionais.

96 % do tráfego de mercadorias e 93 % do tráfego de passageiros nos portos da UE transitam pelos 319 portos marítimos identificados na proposta de orientações para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes (RTE-T), apresentada pela Comissão<sup>1</sup>.

#### **1.2 Desafios**

Embora a necessidade de desenvolver as ligações com o interior esteja claramente identificada como um desafio importante e já tenha sido abordada no quadro da política relativa à RTE-T, estão por resolver outros grandes desafios para os portos marítimos da RTE-T. Em primeiro lugar, nem todos os portos da RTE-T oferecem atualmente o mesmo nível elevado de serviços. Em segundo lugar, o atual quadro de gestão portuária nem sempre é suficientemente atrativo para os investidores. Em conjunto, estes dois problemas estão associados a cinco desafios específicos.

##### *1.2.1 Serviços e operações portuárias de fraca qualidade em alguns portos marítimos da RTE-T*

A eficiência dos serviços portuários é crucial para o desempenho dos portos marítimos da RTE-T. A Comissão, em conjunto com o setor, identificou três problemas que podem impedir a organização ótima dos serviços portuários: (1) a pouca pressão concorrencial que se exerce sobre muitos serviços portuários, devido às restrições de acesso ao mercado; (2) as situações de monopólio ou oligopólio, que, ainda que justificadas em várias situações, podem conduzir

---

<sup>1</sup> COM(2011) 650 final/2. O número final de portos RTE-T dependerá dos resultados do processo legislativo em curso.

a abusos de mercado e (3) os encargos administrativos excessivos com que os utentes se confrontam em alguns portos, devido à falta de coordenação interna.

### *1.2.2 Os quadros de gestão portuária não são suficientemente atrativos para que haja investimentos em todos os portos marítimos da RTE-T*

Os investimentos necessários para adaptar as capacidades portuárias à evolução das necessidades só são possíveis num quadro regulamentar e político estável, que reduza as incertezas económicas e assegure a igualdade de condições de concorrência. Todavia, não é isto que se passa em todos os portos da RTE-T. Vários fatores explicam esta situação: a) a insegurança jurídica criada pelas restrições de mercado acima referidas e b) a necessidade de um melhor planeamento das infraestruturas, problema que pode ser solucionado pela aplicação de regras mais estritas no âmbito da RTE-T.

Porém, duas outras questões fundamentais explicam o clima globalmente pouco atrativo que hoje existe em vários portos da RTE-T: (4) as relações financeiras pouco claras entre os poderes públicos, as administrações portuárias e os prestadores de serviços portuários e (5) a reduzida autonomia dos portos no que respeita à definição das taxas de utilização das infraestruturas e as ligações pouco transparentes entre essas taxas e os custos relacionados com o acesso às infraestruturas portuárias.

## **1.3 Objetivo**

O objetivo é contribuir para um funcionamento mais eficiente, interligado e sustentável da RTE-T, através da criação de um enquadramento que melhore o desempenho de todos os portos e os auxilie a fazer face à evolução das necessidades logísticas e de transporte. Os portos da RTE-T deverão ajudar a desenvolver o transporte marítimo de curta distância no âmbito das rotas de transporte intermodal, contribuindo, desse modo, para a sustentabilidade dos transportes, um dos principais objetivos do Livro Branco dos Transportes, e para a Estratégia Europa 2020 de crescimento assente na utilização eficiente dos recursos, que estimulará o crescimento do comércio e do transporte de mercadorias.

A presente iniciativa assegura uma abordagem equilibrada entre as medidas legislativas e as medidas não-jurídicas, de que é exemplo o diálogo social. Ela resulta de uma consulta intensiva e adequada das partes interessadas, que permitiu centrar o regulamento em medidas com elevado valor acrescentado europeu. O presente regulamento evitará encargos adicionais para os portos que já funcionam bem e criará as condições necessárias para os restantes portos enfrentarem os seus desafios estruturais.

## **1.4 Coerência com as outras políticas e com os objetivos da União Europeia**

A proposta é consentânea com a política preconizada pela Comissão no Livro Branco dos Transportes (2011) e foi expressamente anunciada na secção relativa ao espaço único europeu dos transportes e ao acesso aos portos em condições de mercado. O Livro Branco afirma claramente a intenção da Comissão de examinar as restrições existentes à prestação de serviços portuários e reforçar a transparência do financiamento dos portos, aclarando a afetação dos fundos públicos às diferentes atividades portuárias, com vista a evitar distorções da concorrência. A proposta também foi identificada como uma das principais ações do Ato para o Mercado Único II e contribuirá para a realização do mercado único europeu.

A proposta completa e suplementa as políticas em curso e as propostas já apresentadas: as relativas às orientações para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e ao Mecanismo Interligar a Europa, que criam um enquadramento destinado a apoiar o desenvolvimento das ligações dos portos com o interior, a proposta de diretiva relativa à adjudicação de contratos de concessão, aplicável aos contratos de concessão nos portos, e os trabalhos preparatórios da iniciativa «Cintura Azul», que visa simplificar os procedimentos

aduanheiros aplicáveis às mercadorias da UE transportadas por navios que escalam os portos da União.

A proposta é aplicável a todos os portos da RTE-T, uma vez que, pela sua própria natureza, todos eles desempenham um papel significativo no sistema europeu de transportes, quer facilitando as trocas entre os Estados-Membros, quer melhorando a acessibilidade regional das zonas insulares ou periféricas. Importa salientar, todavia, que os princípios de não-discriminação e de liberdade de estabelecimento, consagrados no Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, e as regras de concorrência são igualmente aplicáveis aos outros portos, os quais, mesmo não estando integrados na rede transeuropeia, podem ter um papel importante ao nível local ou para outros setores que não o dos transportes, designadamente os da pesca e do turismo. Os Estados-Membros também podem decidir aplicar a esses portos as disposições do regulamento proposto.

## **2. RESULTADOS DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO**

### **2.1 Consulta das partes interessadas**

A DG MOVE tem vindo a dialogar com as administrações nacionais responsáveis pela política portuária (Ministérios dos Transportes). Organizou reuniões com as principais associações do setor portuário, nomeadamente: administrações portuárias (ESPO), operadores de terminais privados (FEPORT), portos fluviais (EFIP), armadores (ECSA), pilotos (EMPA), proprietários e operadores de rebocadores (ETA), operadores de serviços de amarração (EBA), agentes de navegação (ECASBA), carregadores (ESC), operadores de dragas (EuDA) e operadores logísticos (CLECAT). Reuniu-se igualmente com as duas principais organizações sindicais dos trabalhadores portuários, o International Dockers' Council (IDC) e a secção dos portuários da Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF). Não foi possível consultar o comité de diálogo social setorial, visto este estar ainda a ser constituído.

Os trabalhos preparatórios alicerçaram-se num estudo económico sobre a qualidade e a eficiência dos portos europeus (PwC). Os trabalhos tiveram em conta a vasta investigação sobre a economia dos transportes, os portos e a logística e incluíram vários debates com peritos e investigadores do setor.

As partes interessadas foram amplamente consultadas por meio de dois inquéritos em linha e de uma conferência pública de dois dias (25-26 de setembro de 2012), realizada em Bruxelas. Em 18 de janeiro de 2013, teve lugar a audição pública final, onde se apresentaram os problemas principais e se debateram as opções de ação e seus eventuais impactos. Os resultados principais do processo de consulta (2012-2013) podem resumir-se do seguinte modo:

- Todas as partes interessadas realçaram a necessidade de assegurar condições de concorrência estáveis e equitativas na União Europeia, tanto entre portos como dentro de cada porto (concorrência entre prestadores do mesmo serviço portuário num dado porto). A necessidade de segurança jurídica e de um ambiente favorável às empresas, reduzindo ao máximo os encargos administrativos, é uma prioridade para todas as partes interessadas.
- A concorrência desleal entre os portos, ligada às práticas de financiamento público das infraestruturas portuárias, suscita grande preocupação. Os Estados-Membros e as administrações portuárias preconizam um controlo apertado dos auxílios estatais.

- Parte significativa dos utentes dos serviços portuários, companhias de navegação e empresas de exportação-importação considera que os serviços portuários de muitos portos da União não são satisfatórios em termos de preço, qualidade e encargos administrativos.
- 30 % das administrações portuárias europeias consideram insatisfatória a situação atual. Contudo, opõem-se maioritariamente à introdução de procedimentos da UE que limitem a capacidade dos poderes públicos para adjudicarem contratos e concederem autorizações por ajuste direto aos operadores de serviços portuários. A aplicação das regras da União em matéria de concessões a determinados contratos adjudicados nos portos suscita grande controvérsia em alguns Estados-Membros.
- Os sindicatos dos trabalhadores portuários opõem-se terminantemente a qualquer disposição da União que afete os regimes de trabalho portuário vigentes em alguns Estados-Membros. Os representantes dos serviços de pilotagem alegam que esta atividade, embora prestada contra remuneração, não constitui um serviço comercial e deve ser excluída da pressão concorrencial.
- Na sua maioria, as partes interessadas concordam que o sistema portuário da UE tem de evoluir e se adaptar a importantes desafios, resultantes da escassez de recursos de financiamento, da concorrência de portos de países terceiros vizinhos e de outras regiões do mundo, bem como da necessidade de criar valor acrescentado e postos de trabalho, e fazer face aos impactos ambientais. Todas são unânimes quanto à importância de manter e, se possível, aumentar o financiamento da UE em apoio dos portos e do transporte marítimo.

## **2.2 Avaliação do impacto**

A avaliação do impacto identificou cinco objetivos operacionais relacionados com os dois principais desafios acima identificados.

### *2.2.1 Modernizar os serviços e operações portuárias*

Em primeiro lugar, graças à otimização ds serviços e operações portuárias, vários portos da RTE-T poderão movimentar ou atrair mais carga e passageiros com as infraestruturas existentes. Este desafio traduz-se em três objetivos operacionais:

#### (1) Clarificar e facilitar o acesso ao mercado dos serviços portuários

Reduzir-se-ão, assim, as restrições de acesso ao mercado dos serviços portuários, ao mesmo tempo que se esclarecem e eliminam as atuais incertezas jurídicas decorrentes das regras horizontais do Tratado e das regras relativas aos contratos públicos.

#### (2) Prevenir os abusos de mercado por parte dos prestadores de serviços portuários designados

Assegurar-se-á, deste modo, que os prestadores designados prestam os seus serviços de forma economicamente eficiente, sem deixarem de cumprir o seu papel e a sua possível missão de serviço público, nomeadamente no domínio da segurança e do ambiente.

#### (3) Melhorar os mecanismos de coordenação dentro dos portos

Facilitar-se-á, assim, a atividade dos carregadores, dos operadores logísticos e dos donos da carga, reduzindo o tempo e o dinheiro necessários para utilização do porto. O esforço de coordenação também deverá beneficiar os operadores estabelecidos no porto, facilitando a criação de sinergias e evitando a duplicação de esforços para servir os mesmos clientes.

## 2.2.2 *Criar um enquadramento propício ao investimento nos portos*

Em segundo lugar, uma maior transparência financeira e autonomia dos portos criará condições de concorrência equitativas, incentivará uma tarifação mais eficiente e acabará por atrair mais investimentos. Este desafio traduz-se, por sua vez, em dois objetivos operacionais adicionais.

- (4) Conferir transparência às relações financeiras entre os poderes públicos, as administrações portuárias e os prestadores de serviços portuários.

Assegurar-se-á, desta forma, a transparência financeira entre as funções dos poderes públicos e as operações comerciais, a fim de impedir que os portos e os prestadores de serviços beneficiem de vantagens concorrenciais desleais.

- (5) Garantir que as taxas de utilização das infraestruturas portuárias são fixadas de forma autónoma e transparente:

Obter-se-á, assim, uma utilização mais eficiente das infraestruturas e uma maior racionalidade económica no planeamento, no investimento, na manutenção e na exploração das infraestruturas portuárias, além de ser possível emitir sinais de preço ambientais e sociais.

Nesta base, foram consideradas quatro opções de ação:

- (1) Pacote de medidas 1: Transparência

O pacote de medidas 1 (PM1) aplica uma medida que não é de natureza jurídica (comunicação não vinculativa) para clarificar e facilitar o acesso ao mercado dos serviços portuários. Introduce, contudo, disposições obrigatórias em situações de monopólio ou oligopólio: nesses casos, os preços dos serviços devem ser objeto de supervisão para evitar taxas excessivas ou discriminatórias. O financiamento e a fixação das taxas portuárias são deixados ao critério das autoridades competentes, com a condição de se assegurar a transparência. A coordenação dos serviços dentro de cada porto é facilitada por um comité dos utentes.

- (2) Pacote de medidas 2: Concorrência regulada

O pacote de medidas 2 (PM2) introduz o princípio da liberdade de prestação de serviços num regime de acesso regulado ao mercado. Ao abrigo deste regime, a liberdade de prestação de serviços pode ser restringida se a falta de espaço na área portuária ou as obrigações de serviço público (disponibilidade, acessibilidade, etc.) o justificarem. Nesses casos, os serviços recém-atribuídos são submetidos a concurso público; em caso de prestação por operador interno, o serviço tem de permanecer confinado. Os preços dos serviços em situação de monopólio ou oligopólio estão sujeitos a supervisão. A transparência das relações financeiras entre os poderes públicos, as administrações portuárias e os prestadores de serviços portuários é assegurada por contas separadas e por regras que vinculam as taxas de utilização das infraestruturas portuárias aos custos reais. A coordenação dos serviços dentro de cada porto é facilitada por um comité dos utentes.

- (3) Pacote de medidas 2-A: Concorrência regulada e autonomia dos portos

O pacote de medidas 2-A (PM2-A) é semelhante ao PM2, com as diferenças seguintes:

A obrigação de concurso público em caso de condicionalismos de espaço ou de obrigações de serviço público é aplicável não só aos novos contratos, mas também aos contratos existentes que sejam substancialmente alterados. O âmbito da supervisão regulamentar dos prestadores de serviços em posição monopolista é mais limitado: aplica-se apenas aos contratos que não podem ser contestados, ou seja, aos contratos que não são objeto de concurso público. É conferida maior autonomia aos portos: no tocante às taxas de utilização das infraestruturas,

em vez de se impor o vínculo das taxas aos custos reais, cada porto terá o direito de estabelecer a sua própria estrutura e o seu próprio nível de taxas portuárias, desde que a política tarifária seja transparente. A iniciativa encoraja igualmente a diferenciação das taxas em função do desempenho ambiental dos navios.

#### (4) Pacote de medidas 3: Concorrência plena e autonomia dos portos

O pacote de medidas 3 (PM3) baseia-se no PM2-A, mas impõe, adicionalmente, a existência de, pelo menos, dois operadores concorrentes e independentes para cada serviço portuário em que o número de operadores seja limitado por motivo de condicionalismos de espaço. Também haveria separação funcional/jurídica. Esta separação levaria à multiplicação dos operadores portuários: para assegurar o bom funcionamento dos portos, seria necessário reforçar o papel de coordenação central das administrações portuárias. Tal como no PM2-A, cada administração portuária seria livre de determinar a estrutura e o nível das taxas de utilização das infraestruturas, de acordo com as suas próprias práticas comerciais.

Analisadas as diferentes opções e o seu impacto potencial, a Comissão concluiu que a melhor opção era o PM2-A, com uma variante para os serviços de movimentação de carga e os serviços de passageiros. Quanto às medidas relativas ao acesso ao mercado destes serviços, não é necessário propor novas disposições jurídicas. As regras e os requisitos existentes serão clarificados numa comunicação. As regras relativas à supervisão regulamentar dos preços praticados pelos prestadores de serviços em posição monopolista ou oligopolista e à transparência das contas serão, todavia, aplicáveis aos serviços de movimentação de carga e aos serviços de passageiros.

A avaliação do impacto destaca os benefícios potenciais em termos de economia de custos (10 000 000 EUR até 2030), desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância, diminuição do congestionamento rodoviário e criação de emprego. A avaliação indica ainda que esta proposta não leva a alterações diretas significativas dos encargos administrativos nos portos. A introdução da liberdade de prestação de serviços reduzirá os custos administrativos para os portos, embora a supervisão dos preços, em alguns casos, e a consulta dos utentes possam exigir novos esforços administrativos. No entanto, importa salientar que esta proposta contribuirá indiretamente para a simplificação graças ao levantamento das restrições. Serão propostas novas medidas de simplificação na próxima iniciativa «Cintura Azul».

### **3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA**

#### **3.1 Síntese das medidas propostas**

A proposta contém os seguintes elementos principais:

- O regulamento é aplicável a todos os portos marítimos identificados na proposta de orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, apresentada pela Comissão.
- A liberdade de prestação de serviços será aplicável aos serviços portuários. Contudo, as administrações portuárias de um porto podem impor requisitos mínimos aos prestadores de serviços portuários específicos. Quando impostos, estes requisitos apenas poderão estar relacionados com as qualificações profissionais, os equipamentos necessários ou a segurança marítima, a segurança geral do porto e os aspetos ambientais relevantes. Os requisitos não deverão ser utilizados para introduzir barreiras no mercado de forma implícita e, por conseguinte, os critérios deverão ser objetivos e proporcionais, assegurando o tratamento equitativo de todos os operadores, atuais e potenciais. Os operadores potenciais deverão ter acesso a



formação para adquirirem os conhecimentos locais específicos que sejam necessários.

- A disposição acima mencionada não será imposta aos serviços de movimentação de carga nem aos terminais de passageiros. Estes serviços são frequentemente organizados por meio de contratos de concessão, que ficarão abrangidos pelo âmbito de aplicação da futura diretiva relativa à adjudicação de contratos de concessão, proposta pela Comissão<sup>2</sup>. Além disso, a adoção de disposições jurídicas adicionais poderia prejudicar os esforços em curso para encetar o diálogo social ao nível da União. Ao contrário dos serviços de pilotagem para entrada e saída dos portos, os serviços de pilotagem em mar alto não têm impacto direto na eficiência dos portos, pelo que não é necessário incluí-los no regulamento.
- Quando se justifique, a liberdade de prestação de serviços poderá ser condicionada, limitando-se o número de prestadores. Esta restrição deverá basear-se em dois elementos, condicionalismos ou reserva de espaço, que, se claramente documentados num plano formal de desenvolvimento portuário, podem justificar a limitação do número de operadores em atividade no perímetro do porto, ou a imposição de obrigações de serviço público a um operador, com propósitos claros e divulgados publicamente.
- Os Estados-Membros deverão ter a possibilidade de designar as autoridades competentes para impor obrigações de serviço público, em consonância com as regras aplicáveis aos auxílios estatais. As obrigações de serviço público devem estar claramente definidas e ser transparentes, não-discriminatórias e verificáveis, devendo estar também relacionadas com a disponibilidade (ininterrupção), a acessibilidade (a todos os utentes) ou a acessibilidade financeira (por parte de certas categorias de utentes) do serviço portuário.
- Caso uma autoridade competente imponha obrigações de serviço público num ou mais portos, essa autoridade terá a oportunidade de, ela própria, organizar e explorar comercialmente serviços portuários específicos, na condição de a sua atividade permanecer limitada ao porto ou portos em que impõe obrigações de serviço público.
- Os direitos dos trabalhadores deverão ser salvaguardados e os Estados-Membros deverão ter a opção de os reforçar caso haja transferência de empresas e o pessoal em causa trabalhe para a antiga empresa.
- Caso a administração do porto beneficie de fundos públicos, deve haver uma contabilidade transparente que demonstre a utilização eficaz e adequada desses fundos.
- Nos casos em que os prestadores designados de serviços portuários não tenham passado por concurso público e no caso dos operadores internos, deverá assegurar-se que o preço do serviço é transparente e não-discriminatório e é fixado de acordo com as condições de mercado normais, tendo particularmente em vista que as taxas totais não excedam os custos totais incorridos e um lucro razoável.
- A administração do porto deve definir as taxas de utilização das infraestruturas portuárias de forma autónoma e de acordo com a sua própria estratégia comercial e de investimento.

---

<sup>2</sup> COM(2011) 897 final.

- As taxas de utilização das infraestruturas portuárias podem variar em função das práticas comerciais relacionadas com a frequência de utilização do porto ou com vista a promover a utilização mais eficiente dessas infraestruturas, o transporte marítimo de curta distância ou um nível elevado de desempenho ambiental e eficiência energética, inclusive nas emissões de dióxido de carbono, nas operações de transporte.
- Em cada porto, deverá ser constituído um comité consultivo dos utentes. Este comité reunirá representantes dos operadores de navios, donos de carga e outros utentes do porto a que são cobradas taxas pela utilização das infraestruturas ou pelos serviços portuários. Este comité deve ser consultado a respeito da estrutura e do nível das taxas de utilização e, em certos casos, das taxas dos serviços.
- A administração do porto deve consultar as partes interessadas, como as empresas estabelecidas no porto, os prestadores de serviços portuários e os utentes do porto, sobre questões como a coordenação dos serviços portuários, as ligações ao interior ou os procedimentos administrativos.
- Os Estados-Membros devem assegurar que um órgão independente de supervisão acompanha e fiscaliza a aplicação do regulamento. Poderá tratar-se de um órgão já existente. Os diferentes órgãos nacionais de supervisão devem trocar informações sobre o seu trabalho e os seus princípios de tomada de decisões e cooperar estreitamente, apoiando-se mutuamente no desempenho das suas funções.

### **3.2 Base jurídica**

A presente proposta tem por base jurídica o artigo 100.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

### **3.3 Princípio da subsidiariedade**

Os artigos 58.º, 90.º e 100.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia alargam aos portos os objetivos de um verdadeiro mercado interno no contexto da política comum de transportes.

O grosso do tráfego marítimo movimentado nos portos da RTE-T resulta das trocas comerciais entre Estados-Membros ou internacionais. Os portos têm uma clara função europeia: cerca de uma em cada duas toneladas do volume neles movimentado vem de ou segue, por mar ou por terra, para um Estado-Membro que não é aquele em que se localiza o porto pelo qual as mercadorias transitam<sup>3</sup>. A ação dos Estados-Membros não pode, só por si, assegurar a igualdade de condições de concorrência no mercado interno da União, nem um Estado-Membro pode tomar medidas para melhorar o desempenho de portos localizados no mesmo corredor transeuropeu, mas noutros Estados-Membros.

Em consequência, embora se reconheça a natureza específica do setor portuário e a sua longa história e cultura locais, por razões de mercado interno, efeitos de rede e dimensão internacional deste setor, a iniciativa proposta observa o princípio da subsidiariedade.

### **3.4 Princípio da proporcionalidade**

O regulamento abrange apenas os portos marítimos da RTE-T. Esta restrição garante a proporcionalidade, na medida em que evita a imposição de regras desnecessárias a portos muito pequenos sem papel significativo no sistema europeu de transportes. Em contrapartida, os portos marítimos da RTE-T movimentam a esmagadora maioria do tráfego e são, por

---

<sup>3</sup> Em resultado das trocas comerciais entre os Estados-Membros e das trocas comerciais entre um Estado-Membro e um país terceiro através de outro Estado-Membro.

definição, essenciais para as trocas comerciais internacionais e intraeuropeias e, por conseguinte, para o mercado interno europeu e/ou para a coesão da União Europeia. Além disso, os portos da RTE-T são elegíveis para receber financiamento da UE.

O âmbito de aplicação não foi adicionalmente restringido aos portos da rede principal para não se correr o risco de criar distorções da concorrência entre esses portos e os outros portos da RTE-T. Além disso, o funcionamento eficiente da rede necessita tanto dos portos principais (que normalmente são plataformas centrais) como dos portos menos importantes da RTE-T para a distribuição regional.

### **3.5 Escolha do instrumento**

Embora os Estados-Membros e os poderes públicos regionais e locais sejam, tradicionalmente, os principais intervenientes no desenvolvimento e na gestão das infraestruturas portuárias, esta situação tem vindo a mudar. Os operadores de transportes, as entidades e organismos públicos autónomos e outras entidades públicas e privadas passaram também a desempenhar um papel fundamental no desenvolvimento, gestão e organização portuárias. É importante, por conseguinte, que a presente legislação relativa ao acesso ao mercado dos serviços portuários e à transparência financeira nos portos seja de aplicação geral. Além disso, para assegurar a aplicação e execução uniformes, bem como a igualdade de condições de concorrência no mercado interno, a legislação deve ser obrigatória em todos os seus elementos e diretamente aplicável. Assim, a Comissão optou por um regulamento como instrumento jurídico adequado para a presente proposta. Esta opção também evitará a imposição de encargos administrativos suplementares aos Estados-Membros e à Comissão.

### **3.6 Espaço Económico Europeu**

O regulamento proposto incide em matérias respeitantes ao Espaço Económico Europeu, pelo que o seu âmbito deve ser alargado ao EEE.

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)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 100.º, n.º 2,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu<sup>4</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões<sup>5</sup>,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) A plena integração dos portos em cadeias logísticas e de transporte sem descontinuidades é necessária para o crescimento e para a utilização e funcionamento mais eficientes da rede transeuropeia de transportes e do mercado interno. Ela exige serviços portuários modernos que contribuam para a utilização eficiente dos portos e para um clima favorável ao investimento que possibilite o desenvolvimento portuário em sintonia com as necessidades logísticas e de transporte atuais e futuras.
- (2) Na comunicação intitulada «Ato para o Mercado Único II – Juntos para um novo crescimento»<sup>6</sup>, a Comissão recordou que a atratividade do transporte marítimo depende da disponibilidade, eficiência e fiabilidade dos serviços portuários e que era necessário abordar as questões respeitantes à transparência do financiamento público e das taxas portuárias, à simplificação administrativa e à análise das restrições à prestação de serviços portuários.
- (3) A facilitação do acesso ao mercado dos serviços portuários ao nível da União e a promoção da transparência financeira e da autonomia dos portos marítimos melhorarão a qualidade e a eficiência do serviço prestado aos utentes e contribuirão para um clima mais favorável ao investimento nos portos, ajudando, assim, a reduzir os custos para os utilizadores dos transportes e a promover o transporte marítimo de curta distância, bem como uma melhor articulação do transporte marítimo com o ferroviário, fluvial e rodoviário.

---

<sup>4</sup> JO C , p. .

<sup>5</sup> JO C , p. .

<sup>6</sup> COM(2012) 573 final de 3.10.2012.

- (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 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.
- (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.
- (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 ao nível nacional. Em consequência, o presente regulamento apenas abrange a prestação de serviços portuários contra remuneração.
- (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.
- (8) Dispor do equipamento necessário implica que o prestador do serviço portuário o possua, ou dele disponha por aluguer ou locação financeira, e tenha, em todo o caso, um controlo direto e inquestionável sobre ele, a fim de garantir que o pode usar sempre que necessário.
- (9) O procedimento de concessão do direito de prestar serviços portuários, quando for exigido o cumprimento de requisitos mínimos, deve ser transparente, objetivo e não-discriminatório, além de permitir que os prestadores de serviços portuários iniciem a prestação dos seus serviços em tempo útil.
- (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.

- (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.
- (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.
- (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]<sup>7</sup>, 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.
- (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.
- (15) Sempre que seja necessário limitar o número de prestadores de serviços portuários, a decisão sobre essa limitação pode ser delegada pelo Estado-Membro numa autoridade diferente, para salvaguardar a concorrência. A limitação do número de prestadores de serviços portuários deve obedecer a um procedimento aberto, transparente e não-discriminatório. Não deverá ser esse o caso, todavia, quando as obrigações de serviço público tenham de ser diretamente confiadas a uma autoridade competente ou a um operador interno.
- (16) O presente regulamento não exclui a possibilidade de as autoridades competentes concederem uma compensação pelo cumprimento das obrigações de serviço público, desde que conforme com as regras aplicáveis aos auxílios estatais. Caso as obrigações de serviço público sejam elegíveis a título de serviços de interesse económico geral, deve assegurar-se a conformidade com a Decisão da Comissão, de 20 de novembro de 2011, relativa à aplicação do artigo 106.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público concedidos a certas empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral<sup>8</sup>, o Regulamento (UE) n.º 360/2012 da Comissão, de 25 de abril de 2012, relativo à aplicação dos artigos 107.º e 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia aos auxílios *de minimis* concedidos a empresas que prestam serviços de interesse económico geral<sup>9</sup> e o enquadramento da União Europeia aplicável aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público<sup>10</sup>.
- (17) A administração do porto não deve discriminar prestadores de serviços portuários, nomeadamente em favor de uma empresa ou organismo em que tenha interesses.

---

<sup>7</sup> Proposta de diretiva relativa à adjudicação de contratos de concessão [COM(2011) 897 final].

<sup>8</sup> JO L 7 de 11.1.2012, p. 3.

<sup>9</sup> JO L 114 de 26.4.12, p. 8.

<sup>10</sup> JO C 8 de 11.1.2012.

- (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.
- (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 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 estabelecimentos<sup>11</sup>.
- (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 e não-discriminação quando celebram esses contratos. Estes princípios são integralmente aplicáveis à prestação de quaisquer serviços portuários.
- (21) Importa conferir transparência às relações financeiras entre os portos marítimos beneficiários de financiamento público e os prestadores de serviços portuários, por um lado, e os poderes públicos, por outro lado, para garantir a igualdade de condições de concorrência e evitar distorções do mercado. Neste aspeto, o presente regulamento alarga a outras categorias de destinatários os princípios de transparência das relações financeiras estabelecidos na Diretiva 2006/111/CE da Comissão relativa à transparência das relações financeiras entre os Estados-Membros e as empresas públicas, bem como à transparência financeira relativamente a certas empresas<sup>12</sup>, sem prejuízo do âmbito de aplicação desta.

---

<sup>11</sup> JO L 82 de 22.03.01, p. 16.

<sup>12</sup> JO L 184 de 17.11.2006, p. 17.

- (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.
- (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.
- (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.
- (25) Deve permitir-se a diferenciação das taxas de utilização das infraestruturas portuárias 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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (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.

- (30) A fim de assegurar condições uniformes de aplicação do presente 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<sup>13</sup>.
- (31) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, a saber, assegurar a modernização dos serviços portuários e o 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.
- (32) O presente regulamento respeita os direitos fundamentais e observa os princípios reconhecidos, nomeadamente, pela Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia.

---

<sup>13</sup> JO L 55 de 28.02.11, p. 13.

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

## **CAPÍTULO I – Objeto, âmbito de aplicação e definições**

### *Artigo 1.º*

#### **Objeto e âmbito de aplicação**

1. O presente regulamento estabelece:
  - (a) um quadro claro de acesso ao mercado dos serviços portuários;
  - (b) regras comuns em matéria de transparência financeira e de tarifação a aplicar pelas administrações portuárias e pelos prestadores de serviços portuários.
2. O presente regulamento é aplicável à prestação das seguintes categorias de serviços portuários, quer dentro da zona portuária, quer nos canais de entrada ou saída do porto.
  - (a) abastecimento de combustível;
  - (b) movimentação de carga;
  - (c) dragagem;
  - (d) amarração;
  - (e) serviços de passageiros;
  - (f) fornecimento de meios portuários de receção;
  - (g) pilotagem;
  - (h) reboque.
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].
4. Os Estados-Membros podem aplicar o presente regulamento a outros portos marítimos. Os Estados-Membros que decidam aplicar o regulamento a outros portos marítimos devem notificar a sua decisão à Comissão.

### *Artigo 2.º*

#### **Definições**

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

1. «Abastecimento de combustível», o fornecimento, aos navios acostados, de combustível sólido, líquido ou gasoso ou de qualquer outra fonte de energia para propulsão do navio e para o seu aprovisionamento geral e específico em energia;
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;

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;
4. «Instalação portuária essencial», uma instalação cujo acesso é indispensável para a prestação de um serviço portuário e que não pode ser reproduzida em condições de normais de mercado;
5. «Administração do porto», a entidade pública ou privada que, em conjugação ou não com outras actividades, 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;
6. «Serviços de amarração», os serviços necessários para ancorar ou acostar os navios no porto ou nos canais de acesso ao porto;
7. «Serviços de passageiros», a organização e a execução das operações de movimentação de passageiros entre o navio que os transporta e terra, incluindo o tratamento dos dados pessoais e o transporte dos passageiros no interior do terminal correspondente;
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;
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;
10. «Meio portuário de recepção», uma estrutura fixa, flutuante ou móvel apta a receber resíduos gerados nos navios ou resíduos da carga, na aceção da Diretiva 2000/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa aos meios portuários de recepção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga<sup>14</sup>;
11. «Taxa de serviço portuário», a taxa cobrada em benefício do prestador de serviços portuários e paga pelos utentes do serviço em causa;
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;
13. «Prestador de serviços portuários», uma pessoa singular ou colectiva que presta ou pretende prestar, a título oneroso, uma ou mais das categorias de serviços portuários enumeradas no artigo 1.º, n.º 2;
14. «Obrigação de serviço público», uma imposição definida ou determinada com vista a assegurar a prestação dos serviços portuários de interesse geral que um operador, caso considerasse o seu próprio interesse comercial, não assumiria, ou não assumiria na mesma medida ou nas mesmas condições.

---

<sup>14</sup> JO L 332 de 28.12.2000, p. 81-90.

15. «Transporte marítimo de curta distância», o tráfego marítimo de mercadorias e passageiros entre portos situados na Europa geográfica ou entre esses portos e portos situados em países não europeus com faixa costeira nos mares confinados que banham a Europa.
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;
17. «Reboque», a assistência prestada por um rebocador à manobra de um navio, para que este possa entrar ou sair do porto com segurança;
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.

## **CAPÍTULO II – Acesso ao mercado**

### *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 actividades. As condições de acesso devem ser equitativas, razoáveis e não-discriminatórias.

### *Artigo 4.º*

#### **Requisitos mínimos para a prestação de serviços portuários**

1. A administração do porto pode exigir que os prestadores de serviços portuários cumpram requisitos mínimos para efeitos da prestação do serviço portuário correspondente.
2. Os requisitos mínimos a que se refere o n.º 1 apenas podem dizer respeito:
  - (a) às qualificações profissionais do prestador, do seu pessoal ou das pessoas singulares que gerem efetiva e continuamente as atividades do prestador;
  - (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;
  - (c) ao cumprimento dos requisitos de segurança marítima, de segurança do porto e dos seus acessos, instalações e equipamentos e de segurança das pessoas;
  - (d) ao cumprimento dos requisitos ambientais locais, nacionais, da União e internacionais.
3. Os requisitos mínimos devem ser transparentes, não-discriminatórios, objetivos e pertinentes para a categoria e a natureza dos serviços portuários em causa.
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.

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.

#### *Artigo 5.º*

##### **Procedimento para assegurar o cumprimento dos requisitos mínimos**

1. A administração do porto deve tratar os prestadores de serviços portuários com equidade e agir com transparência.
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.
3. A limitação da vigência da decisão emitida nos termos do n.º 2 só pode justificar-se por razões relacionadas com o tipo e a natureza do serviço portuário.

#### *Artigo 6.º*

##### **Limitação do número de prestadores de serviços portuários**

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:
  - (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;
  - (b) as obrigações de serviço público previstas no artigo 8.º, na medida em que a ausência de limitação possa obstar ao cumprimento das obrigações que incumbem aos prestadores de serviços portuários.
2. A administração do porto deve publicar as propostas de aplicação do n.º 1 com seis meses de antecedência, pelo menos, juntamente com as razões que as justificam, dando às partes interessadas a oportunidade de apresentarem observações num prazo razoável.
3. A administração do porto deve publicar a decisão adotada.
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 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.

### *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.
6. Os n.ºs 1 a 5 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]<sup>15</sup>, da Diretiva ... [serviços de utilidade pública]<sup>16</sup> e da Diretiva ... [contratos públicos]<sup>17</sup>.

### *Artigo 8.º*

#### **Obrigações de serviço público**

1. Os Estados-Membros podem decidir impor aos prestadores obrigações de serviço público relativas aos serviços portuários, a fim de garantir:
  - (a) a disponibilidade do serviço sem interrupções, durante o dia, a noite, a semana e o ano;
  - (b) a disponibilidade do serviço para todos os utentes;
  - (c) a acessibilidade económica do serviço para determinadas categorias de utentes.
2. As obrigações a que se refere o n.º 1 devem estar claramente definidas e ser transparentes, não-discriminatórias e verificáveis e devem garantir a igualdade de acesso a todos os prestadores de serviços estabelecidos na União.
3. Os Estados-Membros designam as autoridades competentes no seu território para impor essas obrigações de serviço público. A administração do porto pode ser autoridade competente.
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

---

<sup>15</sup> Proposta de diretiva relativa à adjudicação de contratos de concessão [COM(2011) 897 final].

<sup>16</sup> 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) 895 final].

<sup>17</sup> Proposta de diretiva relativa aos contratos públicos [COM(2011) 896 final].

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

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.
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.

#### *Artigo 9.º*

#### **Operador interno**

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.
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.
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.
4. Uma autoridade competente que decida aplicar o n.º 1 em todos os portos marítimos do Estado-Membro abrangidos pelo presente regulamento deve informar a Comissão dessa decisão.
5. O presente artigo não prejudica a aplicação da Diretiva .../...[contratos de concessão].

#### *Artigo 10.º*

#### **Proteção dos direitos dos trabalhadores**

1. O presente regulamento não afeta a aplicação dos regimes sociais e laborais dos Estados-Membros.
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.
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.

#### *Artigo 11.º*

##### **Isenção**

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

### **CAPÍTULO III – Transparência financeira e autonomia**

#### *Artigo 12.º*

##### **Transparência das relações financeiras**

1. As relações financeiras entre os poderes públicos e a administração de um porto beneficiário de financiamento público devem refletir-se de forma transparente nas contas, a fim de mostrar claramente:
  - (a) a atribuição de fundos públicos pelos poderes públicos diretamente à administração do porto;
  - (b) a atribuição de fundos públicos pelos poderes públicos por intermédio de empresas públicas ou instituições financeiras públicas;
  - (c) a utilização para a qual os fundos públicos foram atribuídos.
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:
  - (a) todos os custos e receitas sejam corretamente afetados ou imputados, com base em princípios de contabilidade analítica fundamentados objectivamente e aplicados com coerência;
  - (b) os princípios de contabilidade analítica com base nos quais são elaboradas as contas distintas estejam claramente estabelecidos.
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.
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.
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.



6. As administrações de portos que não tenham recebido fundos públicos nos exercícios contabilísticos anteriores, mas que comecem a beneficiar de tais fundos, devem aplicar os n.ºs 1 e 2 a partir do exercício contabilístico seguinte à transferência dos fundos públicos.
7. Se forem atribuídos a título de compensação por uma obrigação de serviço público, os fundos públicos devem ser apresentados separadamente nas contas correspondentes e não podem ser transferidos para nenhum outro serviço ou atividade comercial.

#### *Artigo 13.º*

#### **Taxas dos serviços portuários**

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.
2. O pagamento das taxas dos serviços portuários pode ser integrado noutros pagamentos, designadamente no das taxas de utilização das infraestruturas portuárias. Nesse caso, o prestador do serviço portuário e, se for o caso, a administração do porto devem certificar-se de que o montante da taxa do serviço portuário é facilmente identificável pelo utente.
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.

#### *Artigo 14.º*

#### **Taxas de utilização das infraestruturas portuárias**

1. A administração do porto deve cobrar taxas pela utilização de infraestruturas portuárias. Este facto não impede os prestadores de serviços portuários que utilizam essas infraestruturas de cobrarem taxas pelos serviços portuários.
2. O pagamento das taxas de utilização das infraestruturas portuárias pode ser integrado noutros pagamentos, designadamente no das taxas dos serviços portuários. Nesse caso, a administração do porto deve certificar-se de que o montante da taxa de utilização das infraestruturas é facilmente identificável pelo utilizador.
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 refletirem as condições de concorrência no mercado relevante e em conformidade com as regras aplicáveis aos auxílios estatais.

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 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.
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.
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 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.
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.

## **CAPÍTULO IV – Disposições gerais e finais**

### *Artigo 15.º*

#### **Consulta dos utentes do porto**

1. A administração do porto deve instituir um comité de representantes dos operadores de navios, donos de carga e 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».
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.

*Artigo 16.º*

**Consulta de outras partes interessadas**

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 as administrações públicas que exercem atividades na zona portuária:
  - (a) a correta coordenação dos serviços portuários na zona do porto;
  - (b) as medidas para melhorar as ligações ao interior e, se for o caso, para desenvolver as ligações ferroviárias e fluviais e melhorar a sua eficiência;
  - (c) a eficácia dos procedimentos administrativos no porto e, se o for caso, as medidas para os simplificar.

*Artigo 17.º*

**Órgão independente de supervisão**

1. Os Estados-Membros devem assegurar que um órgão independente de supervisão acompanha e fiscaliza a aplicação do presente regulamento em todos os portos marítimos do seu território por este abrangidos.
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.
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.
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.
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.
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.
7. O órgão independente de supervisão pode consultar o comité consultivo dos utentes do porto para efeitos do tratamento das reclamações ou dos litígios.
8. As decisões do órgão independente de supervisão são vinculativas, sem prejuízo da possibilidade de recurso judicial.

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*.

#### *Artigo 18.º*

##### **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 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.

#### *Artigo 19.º*

##### **Recursos**

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.
2. Se não tiver natureza judicial, a instância de recurso referida no n.º 1 deve fundamentar sempre por escrito as suas decisões. As decisões devem poder ser submetidas à apreciação de um tribunal nacional.

## *Artigo 20.º*

### **Sanções**

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 demora, de quaisquer alterações posteriores que lhes digam respeito.

## *Artigo 21.º*

### **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.

## *Artigo 22.º*

### **Comitologia**

1. A Comissão é assistida por 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.

## *Artigo 23.º*

### **Relatório**

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.

*Artigo 24.º*

**Medidas transitórias**

1. Os contratos de serviços portuários celebrados antes de [data de adoção do Regulamento], e que tenham sido adjudicados a prestadores de serviços portuários selecionados por meio de um procedimento aberto, transparente e não-discriminatório ou que satisfaçam as regras do presente regulamento, continuam em vigor até caducarem.
2. Os contratos de serviços portuários celebrados antes de [data de adoção do regulamento], e que não satisfaçam as condições estabelecidas no n.º 1, continuam em vigor até caducarem, mas não após 1 de julho de 2025.

*Artigo 25.º*

**Entrada em vigor**

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.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Parlamento Europeu*  
*O Presidente*

*Pelo Conselho*  
*O Presidente*