



Brussels, 31 July 2018  
(OR. en, pt)

11494/18

---

**Interinstitutional File:**  
**2018/0139(COD)**

---

**MAR 102**  
**CODEC 1343**  
**IA 254**  
**INST 312**  
**PARLNAT 177**

**COVER NOTE**

---

From: The Portuguese Parliament  
date of receipt: 17 July 2018  
To: General Secretariat of the Council  
Subject: Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing a European Maritime Single Window environment and repealing Directive 2010/65/EU  
[9051/18 - COM(2018) 278 final]  
- Opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality<sup>1</sup>

---

Delegations will find enclosed the opinion of the Portuguese Parliament on the above.

---

<sup>1</sup> The translation(s) of the opinion may be available on the Interparliamentary EU Information Exchange website (IPEX) at the following address: <http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/dossier/document/COM20180278.do>



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA  
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

---

## Parecer

**COM(2018)278**

**Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que estabelece um ambiente de plataforma única europeia para o setor marítimo e que revoga a Diretiva 2010/65/UE**

---

1



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA  
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

---

**PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA**

Nos termos do artigo 7.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, que regula o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia, com as alterações introduzidas pelas Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, e pela Lei nº 18/2018, de 2 de maio bem como da Metodologia de escrutínio das iniciativas europeias aprovada em 1 de março de 2016, a Comissão de Assuntos Europeus recebeu a Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que estabelece um ambiente de plataforma única europeia para o setor marítimo e que revoga a Diretiva 2010/65/EU [COM(2018)278]

A supra identificada iniciativa foi sinalizada à Comissão de Agricultura e Mar, atento o seu objeto, tendo a mesma entendido que não havia fundamentação pertinente que justificasse a sua pronúncia.

Não obstante, a Deputada relatora do presente parecer considerou que se justificava analisar o conteúdo da iniciativa, ainda que sucintamente, e a respetiva pronúncia relativa ao cumprimento dos princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade.

**PARTE II – CONSIDERANDOS**

1 – A presente iniciativa diz respeito à Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que estabelece um ambiente de plataforma única europeia para o setor marítimo e que revoga a Diretiva 2010/65/EU.

2 – A presente iniciativa refere que a mesma faz parte do terceiro pacote de «*A Europa em movimento*», que vem materializar a nova estratégia de política industrial de setembro de 2017, e foi projetada com o intuito de concluir o processo que permitirá à Europa colher os frutos da modernização da mobilidade. É essencial que o futuro sistema de mobilidade seja seguro, limpo e eficiente para todos os cidadãos da UE. O objetivo é tornar a mobilidade europeia mais segura e mais acessível, a



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

indústria europeia mais competitiva, os empregos na Europa mais seguros e criar uma Europa mais limpa e mais adaptada à necessidade imperiosa de fazer face às alterações climáticas. Isto exigirá o total compromisso da UE, dos Estados-Membros e das partes interessadas, nomeadamente no reforço dos investimentos na infraestrutura de transportes.

3 – Nesta sequência é referido que um operador de transportes marítimos enfrenta um amplo conjunto de obrigações legais de declaração sempre que um navio chega ou sai de um porto (uma escala portuária).

O facto de as obrigações de declaração não estarem harmonizadas, nem entre as diferentes áreas de competência nos Estados-Membros nem entre os próprios Estados-Membros, *resulta num pesado encargo administrativo para estes operadores*. São realizadas mais de dois milhões de escalas portuárias anualmente na UE.

O pessoal do setor de navegação dedica atualmente um total anual de cerca de 4,6 milhões de horas à prestação de informações.

4 – Importa, aliás, mencionar que o próprio Conselho Europeu evidenciou o problema na sua Declaração de Valletta de 2017 sobre políticas marítimas<sup>1</sup> e nas Conclusões do Conselho de 8 de junho de 2017<sup>2</sup> sobre as prioridades para a política de transportes marítimos na UE até 2020, sendo sublinhada a necessidade de reduzir os encargos administrativos dos transportes marítimos através de procedimentos de declaração simplificados, digitalizados e harmonizados para os navios e tendo sido reiterada esta mensagem nas suas Conclusões de 5 de dezembro de 2017 sobre a digitalização dos transportes<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Declaração de Valletta: Prioridades para a política de transportes marítimos da UE até 2020: Competitividade, descarbonização, digitalização, para assegurar a conectividade global, um mercado interno eficiente e um setor marítimo de classe mundial, Valletta, 29 de março de 2017, [https://www.eu2017.mt/en/Documents/Valletta\\_Declaration\\_on\\_the\\_EU\\_maritime\\_transport\\_policy.pdf](https://www.eu2017.mt/en/Documents/Valletta_Declaration_on_the_EU_maritime_transport_policy.pdf).

<sup>2</sup> Conclusões do Conselho sobre as Prioridades para a política de transportes marítimos da UE até 2020: Competitividade, descarbonização, digitalização, para assegurar a conectividade à escala global, um mercado interno eficiente e um setor marítimo de classe mundial, adotado pelo Conselho na sua 3545.<sup>a</sup> reunião, realizada a 8 de junho de 2017, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9976-2017-INIT/pt/pdf>.

<sup>3</sup> Conclusões do Conselho sobre a digitalização dos transportes, adotadas pelo Conselho na sua 3581.<sup>a</sup> reunião, realizada em 5 de dezembro de 2017, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15431-2017-INIT/pt/pdf>.



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

Os operadores de transportes marítimos manifestaram também fortes preocupações acerca desta situação.

Neste contexto, a presente iniciativa refere, ainda, que o problema foi analisado numa avaliação da Diretiva 2010/65/UE relativa às formalidades de declaração, realizada no âmbito de uma verificação da adequação da política de transportes marítimos da UE realizada em 2016-2017. Esta avaliação confirmou a análise do problema.

5 - O objetivo da presente iniciativa é, assim, abordar o atual ambiente de prestação de declarações não harmonizado aplicável aos navios. O novo ambiente de plataforma única europeia para o setor marítimo proposto reúne, de uma forma coordenada e harmonizada, todas as obrigações de declaração associadas a uma escala portuária. Isto, por sua vez, melhorará a interoperabilidade e a interligação entre os sistemas envolvidos, permitindo assim a partilha e a reutilização dos dados de forma mais eficiente, conforme o adequado.

A este propósito, a iniciativa refere, que a própria complementa e apoia os objetivos gerais da política de transportes da União, contribuindo significativamente para a criação de um espaço europeu de transporte marítimo sem barreiras, apoiando tanto a política da UE de redução de emissões no setor dos transportes, como a agenda social de transportes da União.

6 – Sublinhar, ainda, que as mudanças tecnológicas estão a afetar todas as áreas da sociedade e da economia e a transformar as vidas dos cidadãos da UE.

Os transportes não são uma exceção a esta tendência.

As novas tecnologias estão a alterar radicalmente o panorama da mobilidade. Neste contexto, a União e as suas indústrias têm de responder ao desafio para se tornarem um líder mundial em inovação, digitalização e descarbonização.

A Comissão adotou então uma abordagem abrangente com vista a garantir que as políticas de mobilidade da UE refletem estas prioridades políticas sob a forma de três pacotes de mobilidade «A Europa em movimento».

Esta iniciativa faz, assim, parte do terceiro pacote de «A Europa em movimento».

7 – Por último, relembrar que o mercado único é extremamente importante para os transportes marítimos; apenas 9 % do comércio marítimo na UE é nacional, enquanto



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

25 % pertencem à categoria de comércio intracomunitário e 66 % referem-se a comércio extracomunitário. Além disso, os portos não são o destino final dos produtos transportados por via marítima. Através de ligações terrestres, uma grande parte dos bens que passam pelos portos é proveniente ou continua para outro Estado-Membro. É, portanto, do interesse da UE assegurar o bom funcionamento das escalas portuárias, tanto para benefício do vasto mercado de transportes internos, como para melhorar a rentabilidade dos investimentos económicos consideráveis e dos interesses comerciais transfronteiriços associados ao setor.

Atentas as disposições da presente proposta, cumpre suscitar as seguintes questões:

#### **a) Da Base Jurídica**

A base jurídica é o artigo 100º, n.º 2, do TFUE.

*«O Parlamento Europeu e o Conselho, deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário, podem estabelecer disposições adequadas para os transportes marítimos e aéreos.»*

#### **b) Do Princípio da Subsidiariedade**

É pouco provável que o ambiente de prestação de declarações da UE para operadores marítimos associado a escalas portuárias seja harmonizado através de uma ação unilateral a nível nacional ou internacional. Não há nenhum fórum internacional que permita a adoção de disposições tão amplas e vinculativas.

As experiências do passado também demonstram a inadequação de medidas de harmonização voluntárias. As diretrizes não vinculativas existentes e a interação regular entre os Estados-Membros não melhoraram a situação, nem resultaram na harmonização de interfaces, formatos de dados ou procedimentos de declaração.

A UE é, portanto, o nível adequado para a resolução deste problema.

O problema é de natureza transfronteiriça e apenas podem ser conseguidos resultados substanciais de forma eficiente através de uma ação da União em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º, n.º 3, do Tratado da União Europeia.

Por conseguinte, os objetivos da presente iniciativa não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, individualmente, podendo, contudo, devido às



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

dimensões ou aos efeitos da ação considerada, ser mais bem alcançados ao nível da União.

É, pois, respeitado o princípio da subsidiariedade.

#### ***Do princípio da proporcionalidade***

A iniciativa não excede o necessário para atingir os objetivos; aborda as principais causas do problema e apresenta uma solução descentralizada, mas harmonizada.

Assim, e em conformidade com o princípio da proporcionalidade estabelecido no artigo 5.º, n.º 4, do TUE, o conteúdo e a forma da ação da União não devem exceder o necessário para alcançar os objetivos dos Tratados.

### **PARTE III - PARECER**

Em face dos considerandos expostos, a Comissão de Assuntos Europeus é de parecer que:

1 - A presente iniciativa não viola os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade, na medida em que o objetivo a alcançar será mais eficazmente atingido através de uma ação da União e o proposto não excede o necessário para tal.

2 - Em relação à iniciativa em análise, o processo de escrutínio está concluído.

Palácio de S. Bento, 17 de julho de 2018

A Deputada Autora do Parecer

(Ana Oliveira)

A Presidente da Comissão

(Regina Bastos)