

3.11. A participação dos órgãos democraticamente eleitos é importante para a criação e aceitação de um mercado interno uniforme. Por esta razão e tendo em

conta as observações aduzidas no ponto 3.1, a proposta de directiva é preferível ao procedimento JAA. A Comissão teve em conta este desiderato.

Bruxelas, 29 de Abril de 1998.

*O Presidente
do Comité Económico e Social*

Tom JENKINS

Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de decisão do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Decisão nº 1692/96/CE relativamente aos portos marítimos, portos de navegação interior e terminais intermodais, bem como ao projecto nº 8 do Anexo III»

(98/C 214/11)

Em 24 de Março de 1998, o Conselho decidiu, nos termos do artigo 129º-D do Tratado CE, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

Incumbida dos correspondentes trabalhos, a Secção de Transportes e Comunicações emitiu parecer em 8 de Abril de 1998, sendo relator F. Whitworth.

Na 354ª reunião plenária (sessão de 29 de Abril de 1998), o Comité Económico e Social adoptou por 117 votos a favor e 8 abstenções o seguinte parecer.

1. Introdução e antecedentes

1.1. As redes transeuropeias (RTE) decorrem do artigo 129º-B do Tratado.

1.2. O artigo 129º-C estipula o estabelecimento de «um conjunto de orientações que englobem os objectivos, as prioridades e as grandes linhas das acções previstas no domínio das redes transeuropeias», bem como a identificação de «projectos de interesse comum».

1.3. A decisão nº 1692/96/CE⁽¹⁾ estabelece essas orientações para o desenvolvimento das RTE. As características das redes para os vários modos de transporte são identificadas nos artigos 9º a 17º da decisão. Os planos específicos propostos para as redes rodoviária, ferroviária, de vias navegáveis, de aeroportos e de transporte combinado estão ilustrados por uma série de mapas constantes do Anexo I. O Anexo II contém os critérios e especificações dos projectos de interesse comum, enquanto o Anexo III fornece uma lista dos catorze projectos aprovados pelo Conselho Europeu de Essen em Dezembro de 1994.

1.4. As características para o desenvolvimento de portos marítimos apenas são tratadas brevemente na decisão e o Anexo I não contém qualquer plano específico da sua rede. Numa declaração anexa à decisão, a Comissão anunciou a sua intenção de apresentar, em 1997, após consulta às partes interessadas e aos Estados-Membros em causa, uma proposta relativa aos projectos portuários, utilizando uma abordagem semelhante à seguida para os aeroportos.

1.5. Tendo realizado as consultas necessárias, a Comissão adquiriu quantidade considerável de informações importantes sobre as quatro regiões marítimas principais. A sua actual proposta visa alterar a decisão de 1996 de modo a incorporar os seus critérios e especificações para projectos de portos marítimos e ao mesmo tempo alterar as propostas da decisão relativamente a portos de navegação interior e a terminais intermodais.

2. As propostas da Comissão

2.1. Generalidades

2.1.1. A Comissão concluiu ser necessário clarificar, nas orientações, a posição dos portos marítimos, bem

⁽¹⁾ JO L 228 de 9.9.1996, p. 1.

como a dos portos de navegação interior e a dos terminais intermodais, a fim de contribuir para a concretização dos objectivos multimodais da RTE. A Comissão encara a RTE como uma rede multimodal de infra-estruturas que deveria progressivamente combinar e integrar os diferentes modos de transporte e redes nacionais e afirma que os portos marítimos, os portos de navegação interior e as instalações de transbordo são requisitos prévios para o funcionamento do transporte intermodal no âmbito dessa rede. A Comissão regista que a decisão de 1996 não incluía critérios específicos para o desenvolvimento e a localização dos principais modos de transporte ou pontos de interconexão na RTE.

2.1.2. A Comissão deseja rectificar estas omissões através das suas propostas de alteração da decisão de 1996, mas nesta fase as alterações limitam-se à integração de portos marítimos, portos de navegação interior e pontos de interconexão terrestres no transporte intermodal de mercadorias.

2.1.3. O documento da Comissão enumera alterações específicas à decisão de 1996 mas é impossível determinar a natureza precisa das alterações sem as relacionar com o texto original. Assim, os parágrafos seguintes procuram resumir as actuais propostas numa ordem lógica sector a sector.

2.2. Portos marítimos

2.2.1. A proposta substituição do artigo 12º da decisão de 1996 (nº 3 do art. 1º da proposta) afirma que os portos marítimos na RTE incluirão os cerca de 300 portos que estejam abertos a todo o tráfego comercial e que sejam identificados nos novos planos contidos no anexo I revisto. Estipula que esses portos devem:

- ter um volume anual de tráfego não inferior a 1 milhão de toneladas de mercadorias; ou
- ter um volume anual de tráfego não inferior a 200 000 passageiros internacionais (à excepção das ilhas dos mares Egeu e Jónico); ou
- proporcionar conexões entre ligações terrestres da RTE.

É igualmente estipulado que os projectos portuários e conexos de interesse comum devem satisfazer os critérios e especificações do anexo II.

2.2.2. A principal alteração aos critérios e especificações de interesse comum para portos marítimos contida na Secção 5 do anexo II é a adição de uma cláusula estipulando que seja dada especial atenção aos projectos de:

- desenvolvimento de navegação de curta duração ou flúvio-marítima;

- modernização da infra-estrutura portuária, especialmente em portos de ilhas e regiões periféricas;
- melhoramento do acesso ao *hinterland*, em especial através de ligações ferroviárias ou de vias navegáveis;
- desenvolvimento de sistemas de gestão e informação.

2.2.3. Uma cláusula específica estipula que o investimento em infra-estruturas na zona portuária não é elegível para auxílio financeiro no âmbito da RTE, excepto se satisfizer os critérios para o desenvolvimento do transporte combinado. A Comissão declara que isto se deve à forte concorrência entre portos.

2.3. Portos de navegação interior

2.3.1. A proposta de alteração ao artigo 11º da decisão de 1996 (alínea b) do nº 2 do artigo 1º da proposta) estipula que os portos de navegação interior incluídos na RTE estarão:

- abertos a todo o tráfego comercial;
- localizados no plano do anexo I;
- interconectados com outros trajectos do anexo I;
- dotados de instalações de transbordo para transporte intermodal.

2.3.2. Há um novo plano de vias navegáveis e portos de navegação interior (7.2) no anexo I, o qual discrimina 35 portos de navegação interior.

2.3.3. Do mesmo modo, os critérios para portos de navegação interior constantes do parágrafo A da Secção 4 do anexo II são suprimidos, embora as categorias de projectos de infra-estrutura tenham sido mantidas.

2.4. Transporte combinado

2.4.1. As propostas de alteração ao artigo 14º da decisão de 1996 (nº 4 do artigo 1º da proposta) redefinem os terminais de transbordo intermodal (delindo a referência ao transbordo que implique a passagem por vias marítimas) e especificam que esses terminais devem estar:

- abertos a todo o tráfego comercial;
- localizados num dos corredores ferroviários ou a ele ligados, conforme o anexo I;
- dotados de instalações de transbordo para transporte intermodal.

Devem igualmente satisfazer os critérios e especificações da Secção 7 do anexo II, no terceiro travessão do qual (adaptação das zonas portuárias para desenvolver ou melhorar as transferências no transporte combinado) foi suprimida a referência ao transporte rodoviário.

2.4.2. Os planos 7.1.A e 7.1.B do anexo I, localizando corredores ferroviários para transporte combinado, são substituídos por quatro novos planos (7.1.0 a 7.1.4) mostrando cerca de 210 terminais intermodais. A Comissão salienta que, de acordo com o princípio da subsidiariedade, os planos alterados não indicam terminais específicos, mas sim áreas de transbordo dos terminais.

2.5. Redes ferroviárias

2.5.1. O nº4 do artigo 10º, que especifica as características da rede ferroviária, e a Secção 3 do anexo II passam a incluir referências ao desenvolvimento de novos serviços ferroviários, em especial com base nos «itinerários livres (freeways) transeuropeus para o transporte ferroviário de mercadorias».

2.6. Projectos adoptados pelo Conselho Europeu

2.6.1. Na lista constante do anexo III, a «Auto-estrada Lisboa-Valladolid» é substituída pela «Ligação multimodal de Portugal/Espanha com o resto da Europa», conforme à decisão do Conselho Europeu de Dublin em Dezembro de 1996.

3. Anteriores pareceres do Comité

3.1. O Comité emitiu, em Novembro de 1994, um parecer sobre a «Proposta de Decisão do Parlamento Europeu e do Conselho sobre as Orientações Comunitárias para o Desenvolvimento da Rede Transeuropeia de Transportes»⁽¹⁾, a qual proposta veio a ser a Decisão nº 1692/96/CE. Embora este parecer fosse necessariamente bastante abrangente, a parte dedicada aos portos continha alguns pontos específicos, a saber:

- os portos e o transporte marítimo eram uma consideração chave para o desenvolvimento da RTE;
- os projectos de desenvolvimento portuário deveriam avançar a par com as ligações da RTE projectadas para outros modos de transporte;
- as propostas para o desenvolvimento da navegação de curta duração eram ansiosamente aguardadas;
- os planos não deveriam conduzir a distorções da concorrência entre portos;
- os portos de navegação interior teriam um importante papel a desempenhar em qualquer plano director intermodal.

3.2. No seu parecer sobre «Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões intitulada «O transporte marítimo de curta distância: perspectivas e desafios»»⁽²⁾, adoptado em Janeiro de 1996, o Comité

encorajava a plena integração da navegação de curta duração na RTE como parceiro igual de outros modos de transporte. Congratulava-se com as propostas da Comissão para o melhoramento das infra-estruturas e da eficiência portuárias e defendia particularmente o fomento do papel dos pequenos e médios portos.

3.3. Numa série de pareceres [o último dos quais foi o adoptado em Outubro de 1997 sobre a «Comunicação da Comissão ao Conselho, ao Parlamento Europeu e ao Comité das Regiões: Intermodalidade e transporte intermodal de mercadorias na União Europeia — Uma lógica de sistemas para o transporte de mercadorias/Estratégias e acções destinadas a promover a eficácia, os serviços e o desenvolvimento sustentável»⁽³⁾], o Comité atribuiu grande importância ao melhoramento e à expansão do transporte intermodal e reconheceu a importância dos portos em qualquer rede intermodal.

3.4. No seu parecer sobre a «Comunicação da Comissão ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões relativa aos Itinerários Livres (freeways) transeuropeus para o transporte ferroviário de mercadorias», adoptado em Janeiro de 1998, o Comité acolheu com satisfação as propostas da Comissão e viu na criação dos itinerários livres um passo importante no sentido da revitalização dos caminhos-de-ferro europeus.

4. Observações na generalidade

4.1. Como já foi dito, é particularmente difícil avaliar o efeito global das propostas da Comissão na forma como estão apresentadas. O Comité é da opinião de que o documento deveria reproduzir na íntegra a decisão alterada com as alterações propostas indicadas pelo tipo de impressão ou por sublinhados.

4.2. Em geral, o Comité acolhe o reconhecimento da Comissão do importante papel que os portos têm que desempenhar na rede transeuropeia de transportes e a sua necessidade vital de ligações efectivas com outros modos de transporte. Em convergência com os seus anteriores pareceres, o Comité acolhe igualmente o destaque dado pela Comissão ao desenvolvimento de instalações intermodais, bem como a identificação dos corredores críticos e dos pontos de conexão.

4.3. A abordagem da Comissão é essencialmente fragmentária, tratando cada modo separadamente e em termos específicos. O Comité sublinha a necessidade do desenvolvimento de uma estratégia global, relacionando as propostas para os vários modos com a finalidade e os objectivos da RTE, conforme expostos nos artigos 1º e 2º da decisão de 1996. Sem essa estratégia não será possível uma avaliação conclusiva da RTE.

4.4. Embora haja referências à navegação costeira e de curta duração no artigo 12º e na versão alterada da Secção 5 do Anexo II, não é dado suficiente reconhecimento à contribuição que o desenvolvimento

⁽¹⁾ JO C 397 de 31.12.1994, p. 23.

⁽²⁾ JO C 97 de 1.4.1996, p. 15.

⁽³⁾ JO C 19 de 31.1.1998, p. 25.

destes modos pode fazer para o conceito de mobilidade sustentável e o Comité considera que as propostas dão uma resposta inadequada ao essencial do seu parecer sobre o desenvolvimento da navegação de curta duração na Europa.

4.5. O Comité manifesta o seu desagrado pelo que aparenta ser a quase total eliminação do transporte rodoviário do desenvolvimento dos portos marítimos e do transporte combinado no contexto da RTE. Embora apoie o desenvolvimento do transporte intermodal como condição essencial da manutenção da mobilidade sustentável, o Comité sugere que a Comissão não pode ignorar o facto de que uma proporção substancial das mercadorias que passam pelos portos comunitários é actualmente transportada por estrada e que os projectos de transporte rodoviário serão necessários para a integração dos portos e terminais na RTE.

5. Observações na especialidade

5.1. Portos marítimos

5.1.1. O Comité considera que os limites mínimos de tonelagem de mercadorias ou de tráfego de passageiros internacionais especificados no ponto 2 do novo artigo 12º deveriam ser aplicados com alguma flexibilidade, de harmonia com outros critérios a respeitar. Se os limites forem aplicados demasiado rigidamente, há o risco de que portos menores mas potencialmente importantes para o desenvolvimento da navegação costeira ou de curta duração não possam qualificar-se para o desenvolvimento. Além disso, relativamente à alínea b), existem outras zonas onde o tráfego doméstico entre ilhas ou entre estas e o continente é significativo.

5.1.2. A disposição contida no novo parágrafo 4 da Secção 5 do anexo II, que estipula que o investimento em infra-estruturas na zona portuária não é elegível para auxílio financeiro da Comunidade no âmbito da RTE excepto no caso de projectos de interesse comum relativos ao transporte combinado em zonas portuárias, conforme estabelecido na Secção 7 do anexo II, suscita várias preocupações.

5.1.3. Pode parecer, da leitura desta disposição, que o desenvolvimento de infra-estruturas, mesmo não implicando o transporte combinado, pode ser elegível se as mesmas estiverem situadas imediatamente fora da zona portuária mas não dentro dela; isto pode dar origem a anomalias e à localização artificial de projectos de modo a maximizar a elegibilidade para auxílio financeiro. Além disso, a ausência de uma definição de infra-estrutura pode dar lugar a ambiguidades.

5.1.4. A definição dos critérios para os projectos para portos e conexos de interesse comum apresentada na Secção 5 do anexo II poderá deixar margem para a aplicação diversa e incongruente dos mesmos. Tal poderia levar a situações de vantagem concorrencial dos portos seleccionados para esses projectos em relação aos não seleccionados. Como a Comissão reconhece, por haver muitas situações em que portos (financiados por particulares e não pelo Estado) competem pelo tráfego de e para um *hinterland* comum, a indústria

de transporte portuário é particularmente sensível à concorrência entre portos.

5.1.5. Alguns interesses portuários consideram que o auxílio financeiro da Comunidade poderia, por consequência, ser orientado mais equitativamente para estudos de viabilidade para desenvolvimentos portuários. Por outro lado, é de todo o interesse para a prossecução dos objectivos da RTE que o financiamento de projectos de desenvolvimento portuário de proporções significativas não seja estorvado por regras burocráticas rígidas. O Comité sugere que a Comissão deveria estudar melhor este difícil aspecto e as consequências práticas em casos particulares da adopção da sua actual proposta.

5.2. Transporte combinado

5.2.1. A proposta alteração ao segundo travessão do parágrafo 1 do artigo 14º elimina a actual referência a vias marítimas no contexto dos terminais com instalações para o transbordo intermodal entre vários modos. O Comité interroga-se quanto a esta omissão e, de acordo com a sua observação na generalidade no ponto 4.4. supra, considera que a navegação costeira e de curta duração deveria ser especificamente salientada nas características da rede de transporte combinado da RTE.

5.2.2. Na Secção 7 do anexo II o Comité sugere que os critérios para os projectos de interesse comum deveriam qualificar a lista de projectos do anexo I ao invés de serem um complemento da mesma.

5.2.3. Há nestes critérios, no segundo travessão, uma referência específica à criação de material de transbordo fixo ou móvel. Deveria haver uma referência semelhante na Secção 5.3 do anexo II para evitar que o transporte marítimo fique em desvantagem neste aspecto.

5.2.4. No terceiro travessão, relativo à adaptação das zonas portuárias para desenvolver ou melhorar as transferências entre a via marítima e os outros modos, foi elidida a referência à estrada. O Comité insiste que o desenvolvimento do conceito intermodal não pode ser conseguido sem a participação proporcional do transporte rodoviário. Há muitas situações em que um projecto numa zona portuária para desenvolver as transferências entre a via marítima e a estrada poderia ser apropriado — por exemplo, o desenvolvimento dos acessos rodoviários a instalações portuárias evitando o centro de uma cidade. Por estes motivos, o Comité questiona a omissão.

5.3. Redes ferroviárias

5.3.1. O Comité aplaude a alteração do nº 4 do artigo 10º e da Secção 3 do anexo II, introduzindo referências ao desenvolvimento de novos serviços ferro-

viários, em especial com base nos itinerários livres transeuropeus para o transporte ferroviário de mercadorias.

5.4. *Projectos adoptados pelo Conselho Europeu de Dublin*

5.4.1. O Comité nota que na lista constante do anexo III a auto-estrada Lisboa-Valladolid foi substituída pela ligação multimodal de Portugal/Espanha, em conformidade com a decisão do Conselho Europeu de Dublin de Dezembro de 1996, e apoia o desenvolvimento de uma ligação multimodal.

Bruxelas, 29 de Abril de 1998.

O Presidente

do Comité Económico e Social

Tom JENKINS

Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de decisão do Conselho que adopta um programa-quadro plurianual de acções no domínio da energia (1998-2002) e medidas conexas»

(98/C 214/12)

Em 4 de Fevereiro de 1998, o Conselho decidiu, nos termos do artigo 198º do Tratado CE, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

Incumbida de preparar os correspondentes trabalhos, a Secção de Energia, Assuntos Nucleares e Investigação, emitiu um parecer em 7 de Abril de 1998, sendo relator K. von der Decken.

Na 354ª reunião plenária de 29 e 30 de Abril de 1998 (sessão de 29 de Abril de 1998), o Comité Económico e Social adoptou por 115 votos a favor e 3 abstenções o seguinte parecer.

1. Introdução

1.1. Esta proposta de decisão do Conselho é composta de uma exposição dos motivos e sete anexos.

— O anexo I contém a proposta de decisão propriamente dita.

— No anexo II são enunciados os aspectos financeiros do primeiro domínio de acção incluindo a acção horizontal Análises prospectivas e monitorização dos mercados.

— O anexo III trata dos aspectos financeiros do segundo domínio de acção que abrange a acção horizontal realizada actualmente no âmbito do programa *Sinergy* de promoção da Cooperação internacional no domínio da energia.

6. Conclusão

6.1. O Comité acolheria com agrado a apresentação no futuro de uma visão de conjunto da totalidade da rede transeuropeia de transportes.

6.2. A esta apresentação deveria seguir-se uma avaliação com base na definição de objectivos, em especial para a rede intermodal. O Comité Económico e Social gostaria igualmente de ser consultado sobre esta matéria, assim como sobre os relatórios relativos à aplicação e à revisão das orientações que a Comissão deverá elaborar, nos termos dos artigos 18º e 21º.

— O anexo IV descreve o programa temático Promoção das fontes de energia renováveis e os seus aspectos financeiros. Até agora este programa temático fazia parte do *Altener II*.

— O anexo V diz respeito ao domínio de acção Promoção do rendimento energético e redução das emissões de CO₂ e os aspectos financeiros inerentes. Até agora este programa temático fazia parte do SAVE II.

— O anexo VI abarca o programa *Carnot*.

— O anexo VII especifica os aspectos financeiros da Cooperação com os NEI (Novos Estados Independentes), incluindo os atinentes ao transporte de materiais radioactivos e à luta contra o tráfico ilícito de material nuclear.

1.2. O objectivo do programa-quadro «Energia» é assegurar a coerência e a eficácia das acções no domínio