

## I

*(Comunicações)*

## CONSELHO

## POSIÇÃO COMUM (CE) N.º 33/2000

adoptada pelo Conselho em 5 de Junho de 2000

**tendo em vista a adopção da Decisão n.º .../2000/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., que altera a Decisão n.º 1692/96/CE relativamente aos portos marítimos e portos de navegação interior bem como ao projecto n.º 8 do anexo III**

(2000/C 228/01)

O PARLAMENTO EUROPEU O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o primeiro parágrafo do seu artigo 156.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão<sup>(1)</sup>,Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social<sup>(2)</sup>,Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões<sup>(3)</sup>,Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado<sup>(4)</sup>,

Considerando o seguinte:

(1) A Decisão n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho de 1996, sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes<sup>(5)</sup>, constitui um quadro geral de referência que inclui os objectivos, prioridades e linhas gerais das medidas previstas, bem como os projectos de interesse comum relativos à rede transeuropeia de transportes.

(1) JO C 120 de 18.4.1998, p. 14.

(2) JO C 214 de 10.7.1998, p. 40.

(3) JO C 373 de 2.12.1998, p. 20.

(4) Parecer do Parlamento Europeu de 10 de Março de 1999 (JO C 175 de 21.6.1999, p. 110), posição comum do Conselho de 5 de Junho de 2000 e decisão do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial).

(5) JO L 228 de 9.9.1996, p. 1.

(2) Os pontos de interconexão, incluindo os portos marítimos e os portos de navegação interior, constituem uma das condições prévias para a integração dos diferentes modos de transporte numa rede multimodal.

(3) Convém que a rede portuária marítima transeuropeia inclua uma classificação dos portos por categorias com base em critérios quantitativos ou na localização dos portos em ilhas que não disponham de ligações fixas com o continente; é conveniente que estejam representados em mapas, a título indicativo, apenas os portos que, pelo seu volume de tráfego, se situem na categoria mais elevada; importa definir as especificações a que deve responder um projecto portuário marítimo para ser considerado de interesse comum.

(4) Convém completar os critérios relativos aos portos de navegação interior com critérios respeitantes quer à natureza do seu equipamento, quer ao seu volume de tráfego; é conveniente que esses portos estejam representados, a título indicativo, em mapas.

(5) O Conselho Europeu de Dublin de 1996 decidiu que o projecto n.º 8, constante da lista do Conselho Europeu de Essen de 1994, deveria passar a constituir a ligação multimodal de Portugal/Espanha com o resto da Europa.

(6) Nessas circunstâncias, cabe alterar em conformidade a Decisão n.º 1692/96/CE,

ADOPTARAM A PRESENTE DECISÃO:

*Artigo 1.º*

A Decisão n.º 1692/96/CE é alterada do seguinte modo:

1. O artigo 11.º é alterado do seguinte modo:
  - a) O n.º 3 passa a ter a seguinte redacção:
 

«3. Os portos de navegação interior, nomeadamente enquanto pontos de interconexão entre as vias navegáveis referidas no n.º 2 e no artigo 14.º e os outros modos de transporte, constituem um elemento da rede.»;
  - b) É inserido o seguinte número:
 

«3-A. São incluídos na rede os portos de navegação interior:

    - a) Abertos ao tráfego comercial;
    - b) Localizados na rede de vias navegáveis, que consta do plano da secção 4 do anexo I;
    - c) Interconectados com outros trajectos dos transportes transeuropeus, que constam do anexo I e
    - d) Dotados de instalações de transbordo para transporte combinado ou cujo volume anual do tráfego de mercadorias seja igual ou superior a 300 000 toneladas.».
2. O artigo 12.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 12.º

**Características**

1. Os portos marítimos permitem o desenvolvimento do transporte marítimo e constituem os pontos de ligação marítima com as ilhas e os pontos de interconexão entre o transporte marítimo e os outros modos de transporte. Devem fornecer equipamentos e serviços aos operadores de transportes. As suas infra-estruturas devem oferecer uma série de serviços para o transporte de passageiros e de mercadorias, compreendendo serviços de *ferry*, de navegação de curta e longa distância, abrangendo a navegação costeira no interior da Comunidade e entre esta e países terceiros.

2. A rede portuária marítima transeuropeia é constituída por portos marítimos situados no território da Comunidade e abertos ao tráfego comercial que respondam aos critérios e às especificações do anexo II. Esses portos são classificados em três categorias, A, B e C, segundo o nível de tráfego que asseguram ou segundo a sua localização. Os portos marítimos incluídos na categoria A, prevista na secção 5 do anexo II, encontram-se representados nos mapas indicativos reproduzidos nos planos da secção 5 do anexo I, com base nos dados portuários mais recentes.

3. Para além dos critérios enumerados no artigo 7.º, os projectos portuários de interesse comum e relativos aos portos incluídos na rede portuária marítima transeuropeia devem satisfazer os critérios e especificações definidos no anexo II.».

3. O artigo 19.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 19.º

**Projectos específicos**

No anexo III figuram, a título indicativo, os projectos identificados nos anexos I e II e noutras disposições da presente decisão, aos quais os Conselhos Europeus de Essen de 1994 e de Dublin de 1996 atribuíram especial importância.».

4. O anexo I é alterado do seguinte modo:

a) No índice:

- o título da secção 4 «Rede de vias navegáveis» é substituído por «Rede de vias navegáveis e portos de navegação interior»,
- a secção 5 passa a ter a seguinte redacção:

«Secção 5: **Portos marítimos — categoria A**

5.0. Europa

5.1. Mar Báltico

5.2. Mar do Norte

5.3. Oceano Atlântico

5.4. Mediterrâneo Ocidental

5.5. Mediterrâneo Oriental»,

- na secção 7 «Rede de transporte combinado», o ponto 7.2 é suprimido;

b) No que se refere aos mapas correspondentes às secções 4 e 5:

- o mapa relativo à secção 4 é substituído pelos que constam do anexo da presente decisão. Esses mapas identificam igualmente os portos de navegação interior que estão equipados de instalações de transbordo para transporte combinado e substituem o mapa relativo ao ponto 7.2,
- os mapas relativos à secção 5, que constam do anexo da presente decisão, são inseridos.

5. O anexo II é alterado do seguinte modo:

- a) Na secção 4, a parte relativa aos portos de navegação interior é substituída pelo seguinte texto:

**«Portos de navegação interior**

Para além dos projectos relativos às ligações e portos de navegação interior referidos no anexo I, considera-se de interesse comum qualquer projecto de infra-estruturas que corresponda a uma ou mais das seguintes categorias:

1. Acesso ao porto por via navegável;
2. Infra-estrutura portuária dentro da zona portuária;
3. Outros infra-estruturas de transporte dentro da zona portuária;
4. Outras infra-estruturas de transporte de ligação do porto aos restantes elementos da rede transeuropeia de transporte.»;

- b) A secção 5 passa a ter a seguinte redacção:

«Secção 5

**Portos marítimos**

**1. Critérios de selecção dos portos marítimos**

Os portos marítimos enquadram-se numa das seguintes categorias:

*Categoria A:*

Portos marítimos cujo volume total de tráfego anual é igual ou superior a 1 milhão de toneladas de mercadorias ou a 200 000 passageiros;

*Categoria B:*

Portos marítimos que não satisfazem os critérios da categoria A e cujo volume total de tráfego anual se situa entre 500 000 toneladas e 999 999 toneladas de mercadorias ou entre 100 000 e 199 999 passageiros;

*Categoria C:*

Portos marítimos que não satisfazem os critérios das categorias A e B e que não são utilizados exclusivamente como portos de pesca ou de recreio, situados em ilhas que não estão ligadas ao continente por ligações fixas.

**2. Especificações dos projectos de interesse comum relativos à rede portuária marítima**

São considerados de interesse comum os projectos que respondam às especificações seguintes:

Especificações do projecto	Categoria de portos
<b>I. Fomento do transporte marítimo de curta distância</b>	
Infra-estrutura necessária ao desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância e fluvio-marítimo	Projectos relativos aos portos pertencentes à categoria A
<b>II. Acesso aos portos</b>	
Acessos marítimos ou fluviais dos portos	Projectos relativos aos portos pertencentes às categorias A e B
Acessibilidade permanente aos portos do mar Báltico situados aproximadamente a 60° de latitude norte e superior, incluindo as despesas de equipamento respeitantes à realização de trabalhos de quebra de gelo no Inverno	Projectos relativos aos portos pertencentes às categorias A, B e C
Criação ou melhoramento do acesso ao <i>hinterland</i> , que liga o porto aos diferentes elementos da rede transeuropeia de transporte, através de ligações ferroviárias, rodoviárias e vias navegáveis	Projectos relativos aos portos pertencentes à categoria A
Ordenamento do acesso o <i>hinterland</i> , que liga o porto aos diferentes elementos da rede transeuropeia de transporte, através de ligações ferroviárias, rodoviárias e vias navegáveis	Projectos relativos aos portos pertencentes às categorias A e B

Especificações do projecto	Categoria de portos
<b>III. Infra-estrutura portuária no interior da zona portuária</b>	
Ordenamento da infra-estrutura portuária para aumentar a eficácia intermodal	Projectos relativos aos portos pertencentes às categorias A e B
Melhoramento da infra-estrutura portuária, nomeadamente nos portos insulares e nas regiões periféricas e ultraperiféricas	Projectos relativos aos portos pertencentes à categoria C
Desenvolvimento e instalação de sistemas de gestão e informação, tais como o EDI (intercâmbio electrónico de dados) ou de outros sistemas de gestão inteligente do tráfego de mercadorias e de passageiros que utilizam tecnologias integradas	Projectos relativos aos portos pertencentes às categorias A, B e C
Desenvolvimento das instalações portuárias de recepção de resíduos	Projectos relativos aos portos pertencentes às categorias A, B e C»

6. O anexo III é alterado do seguinte modo:

*Artigo 2.º*

a) O título é substituído pelo seguinte texto:

«Lista dos catorze projectos aprovados pelos Conselhos Europeus de Essen de 1994 e de Dublin de 1996»;

A presente decisão entra em vigor no terceiro dia a contar da data da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

b) O ponto 8 («Auto-estrada Lisboa-Valladolid») é substituído pelo seguinte texto:

*Artigo 3.º*

«8. Ligação multimodal de Portugal/Espanha com o resto da Europa, através da estruturação de ligações ferroviárias, rodoviárias, marítimas e aéreas nos três corredores ibéricos seguintes:

Os Estados-Membros são os destinatários da presente decisão.

Feito em ...

- Galiza (Corunha)/Portugal (Lisboa)
- Irún/Portugal (Valladolid-Lisboa)
- corredor Sul-Oeste (Lisboa-Sevilha)».

*Pelo Parlamento Europeu*

*Pelo Conselho*

*A Presidente*

*O Presidente*

ANEXO

«ANEXO I

**SECÇÃO 4**

**REDE DE VIAS NAVEGÁVEIS E PORTOS DE NAVEGAÇÃO INTERIOR**





Vias navegáveis

- Existentes
- - - Planeadas

Portos

- De navegação interior/Marítimos
- ▲ Portos dotados de instalações de transbordo para transporte combinado
- Outros portos interiores

— Caminhos-de-ferro

— Estradas

0 200 400 600 Km







05/2000

4.1A



Vias navegáveis

Existentes  
Planeadas

Portos

De navegação interior/Marítimos  
Portos dotados de instalações de transbordo para transporte combinado  
Outros portos interiores

Caminhos-de-ferro  
Estradas

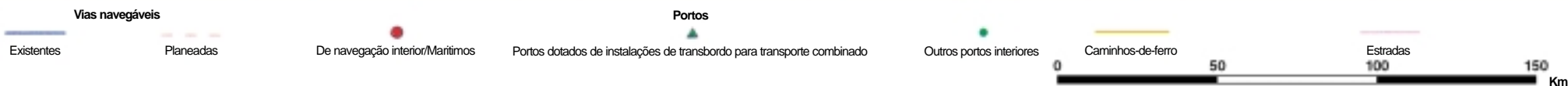






05/2000

4.1B





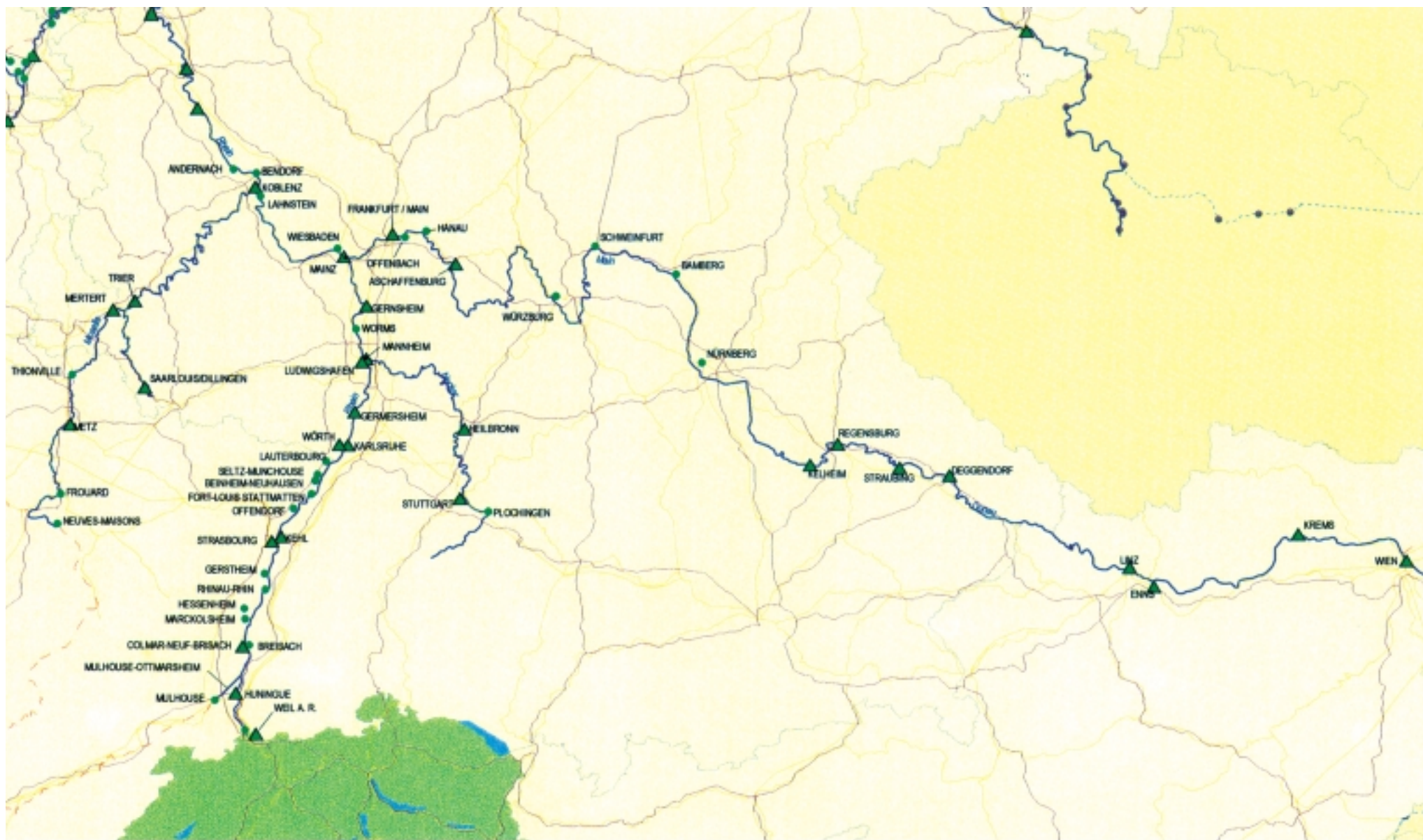






05/2000

4.3









05/2000

4.4

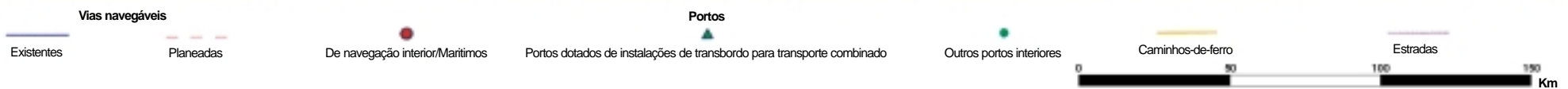






05/2000

4.5

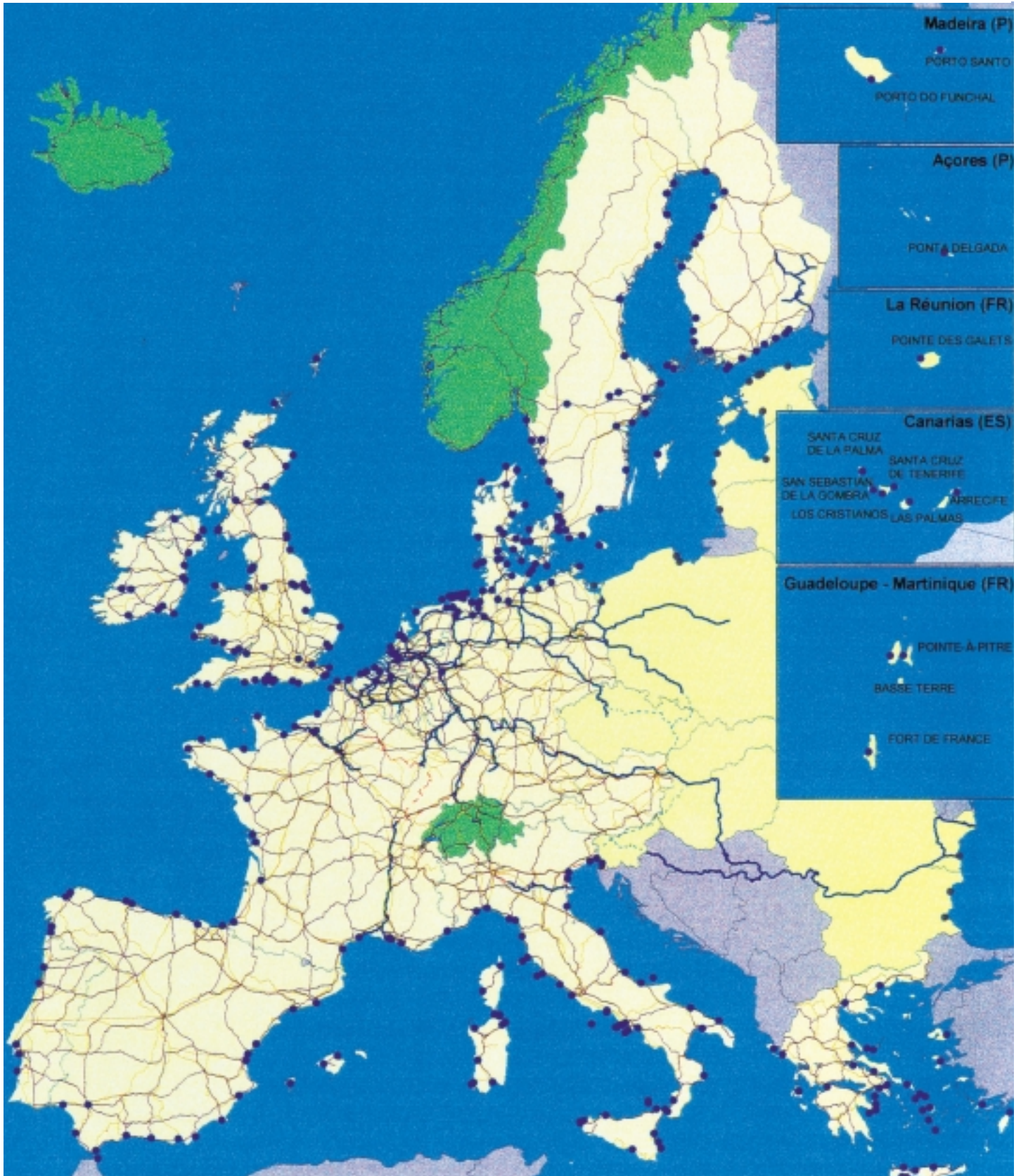






05/2000

5.0



Vias navegáveis

— Existentes  
- - - Planeadas

● Portos

— Caminhos-de-ferro — Estradas

0 200 400 600 Km





05/2000

5.1



Vias navegáveis

—  
Existentes

- - -  
Planeadas

•  
Portos

—  
Caminhos-de-ferro

—  
Estradas

0 50 100 150 Km







05/2000

5.2



1. FÖRUM
2. JUST
3. NORDEICH
4. NORDERNEY
5. NESSEMSSEL
6. BALTRIM
7. LANGBOG
8. BENSERSSEL
9. SPICKERDÖG
10. NEUHARLINGERSEL
11. HARLESIE
12. WANGERDÖGE
13. WILHEMSHAVEN
14. NORDHAM
15. BREMFHAVEN





05/2000

5.3



Vias navegáveis

Existentes

Planeadas

Portos

Caminhos-de-ferro

Estradas

0 50 100 150 Km





05/2000

5.4



Vias navegáveis

Existentes

Planeadas

Portos

Caminhos-de-ferro

Estradas

0 200 400 600 Km





05/2000

5.5



Vias navegáveis

— Existentes

- - - Planeadas

• Portos

— Caminhos-de-ferro

— Estradas

0 200 400 600 Km

## NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

### I. INTRODUÇÃO

A Comissão apresentou ao Conselho, em 5 de Março de 1998, uma proposta de decisão do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Decisão n.º 1692/96/CE relativamente aos portos marítimos, portos de navegação interior e terminais intermodais, bem como ao projecto n.º 8 do anexo III<sup>(1)</sup>.

Esta proposta baseia-se no primeiro parágrafo do artigo 156.º do Tratado CE.

o Parlamento Europeu emitiu o seu parecer sobre a proposta da Comissão em 10 de Março de 1999<sup>(2)</sup>. O Comité Económico e Social e o Comité das Regiões emitiram os seus pareceres em 29 de Abril de 1998<sup>(3)</sup> e em 17 de Setembro de 1998<sup>(4)</sup>, respectivamente.

À luz do parecer do Parlamento Europeu, a Comissão apresentou ao Conselho, em 21 de Junho de 1999, uma proposta alterada<sup>(5)</sup>.

Em 5 de Junho de 2000, o Conselho adoptou uma posição comum, em conformidade com o artigo 251.º do Tratado CE.

### II. OBJECTIVOS DA PROPOSTA

A proposta visa alterar a Decisão n.º 1692/96/CE<sup>(6)</sup>, a fim de clarificar e reforçar a posição dos portos marítimos, dos portos interiores e dos terminais intermodais na rede transeuropeia de transportes (RTE-T).

A Comissão assinala que a proposta de decisão que altera a Decisão n.º 1692/96/CE não se inscreve no âmbito da revisão das orientações prevista no artigo 21.º da decisão.

Antes decorre da seguinte declaração, feita pela Comissão aquando da aprovação da decisão, em 1996: após consulta das partes interessadas e dos Estados-Membros implicados, «a Comissão apresentará em 1997 um relatório e, se necessário, uma proposta relativa aos projectos portuários, utilizando uma abordagem semelhante à seguida na Secção 6 no tocante aos aeroportos»<sup>(7)</sup>.

A Comissão recorda que a RTE-T está concebida como uma rede de infra-estrutura multimodal, que deverá progressivamente combinar e integrar os diferentes modos de transporte e redes nacionais.

Na opinião da Comissão, a determinação dos pontos de interconexão que incluem os portos marítimos, os portos interiores e os terminais intermodais constitui uma condição necessária para a integração dos diferentes modos de transporte numa rede multimodal.

Os planos da rede constantes do anexo I da Decisão n.º 1692/96/CE consistem, essencialmente, numa série de ligações, não identificando os diferentes pontos de interconexão, com excepção dos aeroportos.

(1) JO C 120 de 18.4.1998, p. 14.

(2) JO C 175 de 21.6.1999, p. 110.

(3) JO C 214 de 10.7.1998, p. 40.

(4) JO C 373 de 2.12.1998, p. 20.

(5) Doc. 9459/99 TRANS 154 MAR 72 CODEC 390.

(6) Decisão n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho de 1996, sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes (JO L 228 de 9.9.1996, p. 1).

(7) JO L 228 de 9.9.1996, p. 104.



Por conseguinte, as principais alterações propostas pela Comissão dizem respeito

- à inserção, no articulado, de uma descrição geral das características dos pontos de interconexão (portos marítimos, portos interiores e terminais intermodais),
- à identificação, nos planos do anexo I, desses pontos de interconexão mediante a fixação de critérios,
- inserção, no anexo II, de critérios e especificações (novos ou revistos) para os projectos de interesse comum relativos a este sector.

Nesta base, a Comissão identificou 300 portos marítimos, 35 portos interiores e 210 terminais intermodais da rede de transporte combinado.

### III. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM DO CONSELHO

A posição comum do Conselho integra um determinado número de alterações à proposta alterada da Comissão, entre as quais as alterações principais adiante expostas.

#### A. PORTOS MARÍTIMOS

(ponto 2 do artigo 1.º: novo artigo 12.º da decisão; ponto 5b) do artigo 1.º: nova secção 5 do anexo II)

1. Na Decisão n.º 1692/96/CE, os projectos de interesse comum relativos aos portos marítimos são identificados pelos critérios constantes do anexo II e podem situar-se em qualquer porto de um Estado-Membro.

A proposta da Comissão limita o número de portos incluídos na rede. Para o efeito, adita ao texto do artigo 12.º da decisão (características dos portos marítimos) disposições relativas aos critérios de selecção. Deste modo, ficariam incluídos na rede transeuropeia de transportes, e representados nos mapas do anexo I, unicamente os portos marítimos cujo volume anual de tráfego é igual ou superior a 1 milhão de toneladas de mercadorias ou a 200 000 passageiros internacionais, determinados portos situados em ilhas e todos os portos situados nas regiões ultraperiféricas.

A proposta da Comissão prevê, assim, critérios de selecção quantitativos que excluem automaticamente a possibilidade de conceder ajudas financeiras a título da RTE-T aos projectos de infra-estrutura portuária relativos a determinados portos marítimos da Comunidade. Com efeito, a Comissão considerou que os critérios de elegibilidade previstos pela decisão para os aeroportos não podiam ser aplicados por analogia aos portos marítimos, tendo argumentado que estão em concorrência no mesmo mercado um número significativo de portos de dimensão e estrutura diferentes, e que é necessário evitar que lhes sejam concedidas ajudas, a fim de prevenir distorções de concorrência.

2. Em relação à proposta da Comissão, no sentido de uma maior coerência com o que fora decidido para os aeroportos, a posição comum do Conselho inclui, pois na rede um maior número de portos marítimos, dado existirem, em vários Estados-Membros, inúmeros portos de dimensão média que se revestem de grande importância para a rede transeuropeia.

Em conformidade com a abordagem adoptada para os aeroportos (anexo II, secção 6), a posição comum especifica os critérios de selecção não no articulado mas no anexo II.

Mais concretamente, o artigo 12.º prevê uma classificação dos portos marítimos em três categorias (A, B e C), segundo o nível de tráfego que asseguram ou segundo a sua localização. Prevê ainda que só os portos de categoria A estão representados, a título indicativo, nos mapas do anexo I.

A nova secção 5 do anexo II comporta a classificação dos portos em categorias com base em critérios quantitativos ou na localização dos portos em ilhas não ligadas ao continente por ligações fixas, prevendo igualmente um quadro em que se enumeram pormenorizadamente as especificações que um projecto deve respeitar para ser considerado de interesse comum. São assim incluídos na rede, além dos portos marítimos cujo volume total de tráfego anual é igual ou superior a 1 milhão de toneladas de mercadorias ou a 200 000 passageiros (portos da categoria A), todos os portos marítimos cujo volume total de tráfego anual é igual ou superior a 500 000 toneladas ou a 100 000 passageiros (portos da categoria B), bem como todos os portos situados em ilhas que não estão ligadas ao continente por ligações fixas (portos da categoria C). As intervenções comunitárias para os portos marítimos abrangidos pela Decisão são atribuídas em função das especificações a que responda um determinado projecto portuário (fomento do transporte marítimo de curta distância, acesso aos portos, infra-estrutura portuária no interior da zona portuária).

#### B. PORTOS INTERIORES NA REDE DE TRANSPORTE COMBINADO

(ponto 1 do artigo 1.º: novo artigo 11.º da decisão, n.º 3 alterado e novo n.º 3-A)

A fim de incluir na rede os portos interiores, a proposta da Comissão prevê quatro critérios de selecção, entre os quais o critério relativo ao equipamento em instalações de transbordo para transporte intermodal. A posição comum, seguindo a abordagem do Parlamento Europeu, permite relativamente a este critério uma solução alternativa, prevendo que um porto que não esteja dotado de instalações de transbordo para transporte combinado possa igualmente ser incluído na rede se o seu volume anual do tráfego de mercadorias for igual ou superior a 300 000 toneladas. A posição comum acrescenta deste modo 200 portos aos 35 portos interiores identificados pela proposta da Comissão. Tal como no caso dos portos marítimos, o Conselho considerou oportuno ter em conta a situação dos Estados-Membros que têm um grande número de portos interiores significativamente importantes para a rede.

#### C. TERMINAIS INTERMODAIS E CORREDORES TRANSEUROPEUS PARA O TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE MERCADORIAS

A posição comum não retoma as disposições constantes da proposta da Comissão relativas:

1. Aos terminais intermodais (ponto 4 do artigo 1.º: novo artigo 14.º; ponto 1 do anexo: anexo I, novos planos 7.1.0 a 7.1.4).

A Comissão tomou unicamente em consideração os terminais intermodais que se situam nos corredores ferroviários indicados no plano da rede de transporte combinado, considerando que, nesta fase, era conveniente visar apenas o transporte intermodal para responder a um dos objectivos previstos no n.º 2 do artigo 1.º da decisão. Na sua exposição de motivos, a Comissão assinala que se poderá reflectir na inclusão dos outros terminais (ferrovia/ferrovia, rodovia/rodovia) na decisão, quando forem revistas as orientações.

O Conselho assinalou que está ainda a ser estudada a nível nacional a determinação dos terminais intermodais. Na sua opinião, os critérios de selecção propostos pela Comissão para incluir os terminais intermodais nas redes de transporte combinado não são suficientes. Por outro lado, é conveniente ter em conta as políticas regionais da Comunidade.

2. Ao desenvolvimento dos corredores transeuropeus para o transporte ferroviário de mercadorias abertos a todos os operadores (ponto 1 do artigo 1.º: novo travessão do n.º 4 do artigo 10.º; ponto 2a) do anexo: anexo II, novo terceiro travessão da secção 3).

Na proposta inicial, as disposições diziam respeito ao desenvolvimento de novos serviços ferroviários, em especial com base em corredores transeuropeus para o transporte ferroviário de mercadorias. Todavia, na proposta alterada, essas disposições já não se referem aos serviços mas ao desenvolvimento de corredores ferroviários transeuropeus para o transporte de mercadorias, abertos a todos os operadores.

O Conselho considerou que integrar esses corredores na proposta representava um afastamento dos objectivos de mesma.

#### IV. ALTERAÇÕES DO PARLAMENTO EUROPEU

##### A. ALTERAÇÕES DO PARLAMENTO EUROPEU RETOMADAS PELA COMISSÃO

A Comissão retomou oito das treze alterações apresentadas pelo Parlamento Europeu, duas das quais textualmente (alterações 5 e 10), duas relativamente ao conteúdo (alterações 12 e 13) e quatro parcialmente (alterações 4, 8, 9 e 11). No que se refere às três alterações destinadas a suprimir as disposições relativas aos «corredores transeuropeus para o transporte ferroviário de mercadorias» (alterações 1, 2 e 7), a proposta alterada da Comissão reformula, sem as suprimir, as disposições em causa, pondo a tónica no desenvolvimento das infra-estruturas e não na melhoria dos serviços.

##### B. ALTERAÇÕES DO PARLAMENTO EUROPEU ACEITES PELO CONSELHO

###### 1. Na generalidade

O Conselho aceitou, total ou parcialmente, cinco das treze alterações do Parlamento Europeu: as alterações 2, 4 (parcialmente), 7, 10 e 13, tendo retomado parcialmente a abordagem seguida pelo Parlamento Europeu em relação às alterações 3 e 6. No que se refere às alterações 1 e 11, o Conselho aceitou o parecer do Parlamento Europeu em relação à parte referente à supressão das disposições da proposta da Comissão a que essas alterações diziam respeito, não tendo no entanto aceite o texto alternativo proposto pelo Parlamento Europeu.

###### 2. Na especialidade

###### a) Retomadas pela Comissão

O Conselho aceitou, parcialmente ou relativamente ao conteúdo, três das oito alterações retomadas pela Comissão:

- no ponto 2 do artigo 1.º da posição comum (artigo 12.º da decisão), a *alteração 4*, *quarta parte*, relativa à supressão da alínea c) do novo n.º 2 do artigo 12.º,
- no ponto 5.b) do artigo 1.º (anexo II, secção 5, ponto 2, quadro: parte III, terceira casa da decisão), a *alteração 10*,
- no ponto 6.b) do artigo 1.º (anexo III, novo ponto 8 da decisão), a *alteração 13*.

No que se refere à *alteração 11*, o Conselho, seguindo a proposta alterada da Comissão, aceitou a supressão da disposição relativa à não elegibilidade das infra-estruturas portuárias, sem no entanto ter aceite o texto alternativo proposto pelo Parlamento Europeu [ver ponto IV.C.1.c) adiante].

**b) Não retomadas pela Comissão****i) Corredores transeuropeus para o transporte ferroviário de mercadorias**

O Conselho aceitou as alterações 2 e 7, que prevêm a supressão das referências aos corredores transeuropeus para o transporte ferroviário de mercadorias constantes da proposta inicial da Comissão, destinadas, respectivamente, a aditar um quarto travessão ao n.º 4 do artigo 10.º da decisão e um terceiro travessão à secção 3 do anexo II.

Todavia, o Conselho não aceitou a alteração 1, embora esta implique também a supressão da referência aos mesmos corredores constante do sétimo considerando da proposta inicial da Comissão. Com efeito, esta alteração prevê igualmente um texto alternativo que o Conselho, tal como a Comissão, não pôde aceitar [ver ponto IV.C.1.a)].

**ii) Rede das vias navegáveis e portos de navegação interior**

O Conselho aceitou parcialmente a abordagem seguida pelo Parlamento Europeu relativa às alterações 3 e 6.

A alteração 3 visa alterar o ponto 2 do artigo 1.º da proposta da Comissão relativamente ao aditamento, no artigo 11.º da decisão, de um novo n.º 3-A.

A alteração 3 adita um critério quantitativo como alternativa ao quarto critério de selecção previsto no n.º 3-A acima referido. Poderiam assim ser incluídos na rede os portos que preenchem os três primeiros critérios e que estão dotados de instalações de transbordo para transporte intermodal, ou seja, que têm um volume mínimo anual de tráfego de transporte de 500 000 toneladas de mercadorias.

Chama-se a atenção para o facto de a alteração 5, relativa ao n.º 1 do artigo 14.º da decisão, prever uma definição de transporte intermodal, ou seja, o transporte combinado utilizado (reboques e caixas móveis).

O ponto 1, alínea b), do artigo 1.º da posição comum integra os critérios de selecção propostos pelo Parlamento Europeu, prevendo no entanto um volume anual mínimo de 300 000 toneladas em lugar de 500 000 e visando as instalações de transbordo para transporte combinado e não as instalações para transporte intermodal.

Com efeito, o Conselho considerou que seria conveniente permitir que fossem elegíveis um maior número de portos interiores. Considerou igualmente que seria conveniente, nesta fase, manter a noção de transporte combinado que está já definida a nível comunitário.

A alteração 6 visa aditar ao ponto 1 do anexo da proposta da Comissão uma nova alínea c)A, que comporta a inserção, no anexo I, novo mapa 7.2 da decisão (vias navegáveis e portos de navegação interior), das seguintes indicações gráficas:

- indicação gráfica do canal Elbe-Lübeck e do canal Twente-Mittelland,
- indicação gráfica especial dos portos de navegação interior que funcionam igualmente como portos marítimos,
- indicação gráfica especial dos portos que, não sendo intermodais, têm um volume anual total de tráfego superior a 500 000 toneladas de mercadorias.

O Conselho não aceitou a alteração referida no primeiro travessão supra, que equivale a acrescentar dois novos canais à rede de transporte combinado, em primeiro lugar porque os canais em causa não respondem às características técnicas mínimas previstas no n.º 2 do artigo 11.º da decisão e, em segundo lugar, porque a presente decisão não tem por objectivo rever as orientações, mas sim determinar os portos de navegação interior.

Em contrapartida, o Conselho aceitou o conteúdo das alterações referidas nos segundo e terceiro travessões supra. Os novos mapas que ilustram a secção 4 da posição comum (Rede de vias navegáveis e portos de navegação interior) introduzem uma nova categoria de portos na decisão: os portos fluvio-marítimos. Estes mapas comportam ainda uma indicação gráfica especial dos portos que, não sendo portos de transporte combinado, têm um volume de tráfego igual ou superior a 300 000 toneladas de mercadorias.

## C. ALTERAÇÕES DO PARLAMENTO EUROPEU NÃO ACEITES PELO CONSELHO

### 1. Não retomadas pela Comissão

O Conselho não aceitou as alterações 1, 4 (parcialmente), 8 (parcialmente), 9 (parcialmente) e 11 seguidamente apresentadas.

#### a) *Itinerários livres transeuropeus para o transporte ferroviário de mercadorias e Livro Branco*

O Conselho não aceitou a *alteração 1*, que visa não só a supressão do texto do sétimo considerando constante da proposta inicial da Comissão [ver ponto IV, B.2.b) supra], mas também a sua substituição por um novo texto que prevê:

- que o relatório que a Comissão deverá apresentar, segundo o artigo 21.º da Decisão n.º 1692/96/CE sobre a revisão das orientações relativas às RTE-T, seja eventualmente acompanhado de propostas legislativas adequadas, devendo ser rejeitada a ideia de elaborar um Livro Branco sobre esta matéria. De facto, no relatório de 1998 relativo à execução das orientações, a Comissão refere ter como objectivo «lançar um amplo processo de consultas tendo em vista a preparação de um Livro Branco sobre a revisão das orientações em 1999»,
- que a avaliação estratégica do impacto no ambiente referida no n.º 2 do artigo 8.º da referida decisão deve contemplar os portos e os terminais intermodais.

O Conselho considerou que a escolha da forma do relatório, a apresentar pela Comissão segundo o n.º 1 do artigo 21.º da decisão, relativo às eventuais adaptações das orientações, é da competência dessa instituição. Em conformidade com o n.º 2 do artigo 21.º, a Comissão, na sequência desse relatório, apresentará, se necessário, as propostas legislativas adequadas. O Conselho recordou que, em virtude do n.º 2 do artigo 8.º acima referido, a Comissão «desenvolverá métodos adequados de análise tendo em vista uma avaliação estratégica do impacto de toda a rede no ambiente». O Conselho sublinhou que, a partir do momento em que esses métodos estejam desenvolvidos e em que tenha sido efectuada uma análise estratégica, tanto os métodos como a análise contemplarão a totalidade da rede, portos incluídos (quanto aos terminais, ver ponto III.C.1 supra).

#### b) *Portos marítimos*

O Conselho:

- i) Não aceitou a *alteração 4, primeira e segunda partes*, que visam alterar o ponto 3 do artigo 1.º da proposta que se refere ao novo n.º 2, alíneas a) e b), do artigo 12.º:
  - mediante o aditamento de um novo critério relativo à interconexão do porto com outras vias transeuropeias de transporte identificadas no anexo I. O Parlamento Europeu recorda que o artigo 12.º da decisão em vigor prevê que os portos marítimos constituam «os pontos de interconexão entre o transporte marítimo e os outros modos de transporte»,
  - mediante a alteração do critério quantitativo referido na alínea a) tendo em vista aumentar o volume anual mínimo das mercadorias transportadas de um milhão para um milhão e meio de toneladas. O Parlamento considera que este valor é mais adaptado a uma rede transeuropeia.

O Conselho começou por recordar que vários portos importantes, constituindo embora pontos de interconexão entre o transporte marítimo e os outros modos de transporte, não estão ligados com as vias identificadas no anexo I.

Considerou ainda que o número de portos marítimos que podem satisfazer igualmente os dois novos critérios propostos pelo Parlamento Europeu era demasiado reduzido. O Conselho preferiu seguir uma abordagem diferente, do tipo da indicada no ponto III.A supra;

- ii) Não aceitou a *terceira parte da alteração 4*, que se visa alterar o ponto 3 do artigo 1.º da proposta inicial da Comissão relativa ao n.º 2 do artigo 12.º da decisão tendo em vista substituir o segundo parágrafo da alínea b) por uma nova alínea b)A.

A Comissão aceita parcialmente, na sua proposta alterada (n.º 3 do artigo 12.º), a abordagem proposta pelo Parlamento Europeu.

O Conselho considerou preferível seguir uma abordagem diferente para determinar os critérios a que devem obedecer os portos marítimos de modo a serem incluído na rede (ver ponto III.A).

c) ***Infra-estruturas portuárias [alterações 8 (segunda e terceira partes), 9 (segunda parte) e 11]***

O Parlamento Europeu propõe, com as alterações 8, 9 e 11, estruturar as categorias de projectos relativos aos portos interiores do mesmo modo que as relativas aos portos marítimos.

Estas alterações visam introduzir na decisão uma definição geral de infra-estrutura portuária dentro de uma zona portuária, aplicável tanto aos portos interiores (*alteração 8, segunda parte*) como aos portos marítimos (*alteração 9, segunda parte*). Visam ainda especificar que as superestruturas portuárias dos portos interiores (*alteração 8, terceira parte*) e dos portos marítimos (*alteração 11*) não são elegíveis para auxílio financeiro da Comunidade no âmbito das RTE-T.

Além disso, a alteração 11 visa igualmente suprimir a disposição da proposta inicial da Comissão que indica que os investimentos de infra-estrutura nas zonas portuárias (portos marítimos) não são em geral elegíveis. Com efeito, o Parlamento entende que as infra-estruturas portuárias deveriam ser elegíveis para auxílio da Comunidade.

O Conselho considerou que a definição de infra-estrutura portuária proposta pelo Parlamento Europeu (segunda parte das alterações 8 e 9) era demasiado específica e não exaustiva. Na opinião do Conselho, convém:

- em relação aos portos interiores, manter inalteradas as disposições em vigor relativas às categorias às quais devem corresponder os projectos de infra-estrutura relativos aos portos de navegação interior para serem considerados de interesse comum [ponto 5, alínea a), do artigo 1.º, que altera o anexo II, secção 4, da decisão],
- em relação aos portos marítimos, alterar o anexo II, secção 5, ponto 1 da decisão segundo a abordagem descrita no ponto III.A supra, continuando a manter no quadro, sob uma outra forma, as categorias de projectos portuários constantes no n.º 1, pontos C e D da decisão em vigor.

No que se refere à disposição alternativa proposta pelo Parlamento Europeu em relação à não elegibilidade das superestruturas portuárias (alteração 8, terceira parte — portos interiores — e alteração 11 — portos marítimos), o Conselho considerou ainda que a noção de super-estrutura não estava claramente definida e que a introdução deste conceito era supérflua neste contexto e poderia criar incertezas quanto à definição de um projecto.

No que se refere à parte da alteração 11 relativa à supressão da disposição respeitante à não elegibilidade dos investimentos de infra-estrutura nas zonas portuárias, o Conselho subscreve o parecer do Parlamento Europeu, que foi aceite pela Comissão na sua proposta alterada, quanto à supressão desta disposição. Com efeito, todos os projectos de interesse comum, incluindo os relativos aos portos, são em princípio susceptíveis de beneficiar de um financiamento ao abrigo das RTE-T. Além disso, as condições específicas a satisfazer para beneficiar de uma contribuição comunitária dependem mais dos regulamentos financeiros aplicáveis na matéria do que da decisão.

## 2. Retomadas pela Comissão

### a) *Rede de transporte combinado*

O Conselho:

- i) Não aceitou a *alteração 5*, que visa alterar o ponto 4, alínea a), do artigo 1.º da proposta da Comissão relativo ao novo n.º 1 do artigo 14.º da decisão. O Parlamento Europeu propõe que a definição de transporte combinado constante do primeiro travessão do referido n.º 1 seja melhorada, especificando que os eventuais percursos rodoviários iniciais ou terminais devem ser tão curtos quanto possível.

No segundo travessão do n.º 1, o Parlamento Europeu propõe que os terminais sejam dotados de instalações para o transporte intermodal, permitindo o transbordo não só entre a rede ferroviária, as vias navegáveis e as estradas mas também, tal como previsto na decisão em vigor, entre a via marítima e os outros modos.

A noção de transporte intermodal seria também definida.

Tal como exposto ponto IV.B.2. b) ii) (relativo à alteração 3) supra, o Conselho entendeu que era preferível manter inalteradas as disposições da decisão em vigor relativas ao transporte combinado, ou seja, o artigo 14.º e o anexo II, secção 7.

No que respeita ao anexo I, o ponto 4 do artigo 1.º da posição comum prevê que, no índice, secção 7 «Rede de transporte combinado», o ponto 7.2 e o mapa correspondente sejam suprimidos pois os mapas da secção 4 contêm uma indicação gráfica especial e suficiente dos portos da navegação interior dotados de instalações para transporte combinado e satisfazem os outros critérios do novo artigo 11.º da decisão pela posição comum;

- ii) Não manteve a *alteração 12*, que visa alterar o anexo, ponto 2, alínea d), da proposta inicial da Comissão relativamente à substituição do terceiro travessão do anexo II, secção 7, da decisão.

O Parlamento Europeu propõe que se altere o segundo travessão da secção 7 de modo a deixar de visar os materiais de transbordo móveis que, na sua opinião, não constituem infra-estruturas elegíveis.

O Parlamento Europeu propõe igualmente que se altere o terceiro travessão de modo a considerar de interesse comum qualquer projecto que se destine a adaptar as zonas portuárias a fim de desenvolver ou melhorar a transferência de mercadorias entre a via marítima, os caminhos-de-ferro e as vias navegáveis utilizando o transporte combinado (ficando assim excluído a rodovia).

A proposta alterada da Comissão retoma esta alteração 12.

O Conselho considerou preferível manter inalterada a secção 7. O segundo travessão continua a dizer respeito à instalação de material de transbordo, fixo ou imóvel. O terceiro travessão continua a dizer respeito não à transferência de mercadorias, mas sim à transferência de contentores entre a via marítima e o caminho-de-ferro, as vias navegáveis ou a estrada.

**b) Infra-estruturas portuárias***Portos interiores*

Recorda-se que a proposta alterada da Comissão retoma a alteração 8, primeira parte e a parte da alteração 8, (segunda e terceira partes) que visa a supressão da categoria 4 do ponto B da secção 4, anexo II.

A alteração 8 refere-se ao anexo II, secção 4, parte «Portos de navegação interior», ponto B.4 da decisão em vigor, que está subdividido em quatro categorias.

A alteração 8, primeira parte, visa a supressão da categoria 3 deste ponto B e a sua substituição por uma das categorias previstas para os portos marítimos na secção 5, ponto 1.D, ou seja: «Infra-estruturas terrestres de ligação do porto a outros elementos da rede transeuropeia de transporte».

A alteração 8, segunda e terceira partes, visa a supressão da categoria 4 do referido ponto B e a sua substituição pelas duas disposições acima referidas no ponto IV.C.1.c), uma respeitante à definição de zonas portuárias, a outra à não elegibilidade das superestruturas portuárias.

*Portos marítimos*

O Conselho não aceitou a alteração 9, primeira parte, de natureza redaccional, que visa alterar o anexo, ponto 2.c) i), da proposta inicial da Comissão (anexo II, secção 5, novo ponto 2, primeiro parágrafo, da decisão), substituindo os termos «projectos de infra-estrutura portuária ou conexas» por «projectos de infra-estruturas nos portos ou relacionadas com os portos».

---