



2023/2059(INI)

28.11.2023

PARECER

da Comissão do Comércio Internacional

dirigido à Comissão dos Transportes e do Turismo

Criação de uma estratégia europeia dos portos abrangente
(2023/2059(INI))

Relator de parecer: Iuliu Winkler

PA_NonLeg

SUGESTÕES

A Comissão do Comércio Internacional insta a Comissão dos Transportes e do Turismo, competente quanto à matéria de fundo, a incorporar as seguintes sugestões no seu projeto de recomendação:

- A. Considerando que os portos europeus são uma artéria fundamental para o comércio da UE e mundial, sendo de 74 % a percentagem das mercadorias que entram na UE ou saem do território por via marítima; que, além da sua função estratégica, os portos assumem um papel cada vez mais importante enquanto âncora do crescimento económico e social das regiões europeias, bem como no fornecimento, produção, aprovisionamento e armazenamento de energia, e na ecologização dos transportes e da indústria;
- B. Considerando que os portos não só constituem os destinos finais dos fluxos comerciais, mas também nós nas redes internacionais de cadeias de valor e de abastecimento e nos fluxos comerciais regionais, juntamente com as ligações de transporte ferroviário, rodoviário e aéreo, que merecem igual atenção em termos de segurança, resiliência e competitividade;
 - 1. Salaria o papel dos portos europeus enquanto infraestruturas críticas nos esforços da UE para impulsionar a resiliência da cadeia de abastecimento, especialmente em áreas fundamentais ligadas às transformações ecológica e digital, assim como no reforço da segurança energética; realça que, durante a pandemia, os portos desempenharam um papel crucial na garantia da continuidade das cadeias de abastecimento de emergência;
 - 2. Destaca que, no novo contexto geopolítico, na sequência da guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia, os portos desempenham um papel essencial para manter as rotas comerciais e as cadeias de abastecimento operacionais e criar novas rotas alternativas, incluindo corredores humanitários e solidários, reforçando simultaneamente a resiliência através da diversificação; sublinha ainda que os portos europeus são cruciais para salvaguardar o aprovisionamento energético e reduzir a dependência energética da Rússia, e que continuarão a ser fundamentais para repotenciar a Europa no curto prazo, promovendo a criação de rotas alternativas para o fornecimento de gás e aumentando o seu armazenamento; frisa, paralelamente, que os portos desempenharão um papel importante na ecologização dos transportes, da indústria e da energia;
 - 3. Reconhece que os Estados-Membros que fazem fronteira com a Rússia enfrentam novos tipos de desafios logísticos, devendo a UE prestar especial atenção aos portos nesses Estados-Membros, uma vez que o bom funcionamento dos portos é essencial para ultrapassar esses desafios;
 - 4. Destaca que, embora os portos representem um motor fundamental para o crescimento, também podem ser uma fonte estratégica de vulnerabilidade que requer atenção prioritária a nível da UE;
 - 5. Constata que os portos europeus têm um impacto na sociedade e na economia regional e estão expostos a um elevado risco de segurança, salientando que devem ser

particularmente protegidos enquanto instalações críticas para os Estados-Membros;

6. Considera que o desenvolvimento de portos europeus é necessário a fim de salvaguardar o objetivo da UE de trabalhar no sentido de um comércio internacional assente em regras que beneficie o crescimento e a riqueza a nível global;
7. Frisa que uma política comercial da UE aberta, justa, sustentável e assertiva, associada a acordos comerciais ambiciosos e equilibrados, é essencial para a competitividade e a resiliência dos portos europeus, assim como para o crescimento, os empregos e a prosperidade social da Europa; salienta que a competitividade a longo prazo da Europa depende de condições de concorrência equitativas à escala mundial, assentes em regras;
8. Reconhece que as capacidades de produção marítima da Europa são essenciais para a autonomia estratégica marítima da UE, a inovação e o crescimento sustentável, bem como para as ambições da UE de liderar a dupla transição ecológica e digital; acredita que o Regulamento da UE relativo a subvenções estrangeiras e os instrumentos autónomos são fundamentais para preservar e promover a base industrial marítima europeia;
9. Recorda que a UE precisa de encontrar um equilíbrio entre atrair investimentos estrangeiros e defender as suas infraestruturas críticas, incluindo a integridade dos seus portos;
10. Constata que o funcionamento e o desenvolvimento dos portos da Europa são uma questão complexa que exige uma abordagem adequada numa série de dimensões funcionais, não só estritamente em termos de infraestruturas ou superestruturas, mas sobretudo em termos de relações comerciais, segurança e sistemas informáticos;
11. Frisa que uma estratégia portuária europeia coerente é essencial para garantir uma concorrência leal; defende uma maior cooperação entre os portos europeus, assim como a eliminação de práticas prejudiciais, como o estabelecimento de preços demasiado baixos;
12. Manifesta preocupação com a potencial concorrência desleal dos portos de países terceiros, uma vez que estão isentos da aplicação do regime de comércio de licenças de emissão no transporte marítimo europeu;
13. Observa que a aplicação de legislação da UE, recente ou em preparação, nomeadamente no domínio do comércio, exige uma execução efetiva por parte da UE e dos seus Estados-Membros, bem como investimentos e formação sustentados para os operadores e autoridades portuários, incluindo no que diz respeito às obrigações decorrentes do pacote Objetivo 55, ou para permitir que os portos da UE desempenhem um papel na transição ecológica, respondendo à procura em domínios fundamentais como as importações de hidrogénio; recorda a importância de condições de concorrência equitativas a nível mundial neste domínio crucial;
14. Salienta a necessidade de assegurar recursos suficientes para as autoridades de controlo das fronteiras e aduaneiro, para que estas possam aplicar melhor a legislação da UE;
15. Recorda que, até 2030, a UE pretende importar 10 milhões de toneladas de hidrogénio

verde e que, para alcançar este objetivo, uma estratégia abrangente relativa à importação, coordenação e desenvolvimento de infraestruturas é essencial para a estratégia europeia dos portos e deve ser rapidamente estabelecida; observa que, com o Pacto Ecológico Europeu e as estratégias energéticas atualizadas, os portos europeus estão a evoluir para polos energéticos essenciais, pelo que este papel emergente deve ser reconhecido e devidamente destacado em futuras estratégias de financiamento e na evolução das infraestruturas;

16. Salienta, além disso, que é necessário que os programas da UE apoiem os portos enquanto polos, em conformidade com o Mecanismo Interligar a Europa, fazendo avançar as transições ecológica e digital em domínios como a eletrificação, os investimentos 5G/6G e o hidrogénio;
17. Destaca que, em certos casos, o comércio e o investimento estrangeiros podem criar vulnerabilidades em termos de segurança, nomeadamente no caso da propriedade ou controlo estrangeiros das infraestruturas críticas da UE ou do seu acesso a estas, incluindo os portos europeus; observa, neste sentido, a natureza especial de alguns portos, que não só proporcionam a infraestrutura logística, mas também contribuem para o sistema europeu de defesa; solicita o aumento da vigilância e uma maior coordenação a nível da UE, incluindo no que respeita à facilitação da partilha de informações e às orientações de segurança pertinentes para operadores privados e nacionais; incentiva as autoridades nacionais dos Estados-Membros da UE a darem elevada prioridade à proteção de infraestruturas críticas;
18. Acredita que os investimentos estrangeiros em infraestruturas críticas e essenciais que possibilitem uma participação ou controlo efetivos (diretos ou indiretos) no que respeita à gestão do porto devem ser exaustivamente analisados; sublinha que os investimentos estrangeiros provenientes de empresas apoiadas pelo Estado ou que beneficiem de quaisquer subvenções públicas que permitam uma participação efetiva ou o controlo, direto ou indireto, na gestão do porto, devem ser evitados; considera que, para reforçar a resiliência da Europa, a concorrência em pé de igualdade deve ser assegurada, e que as condições de concorrência equitativas e a competitividade da Europa não podem ser comprometidas por subvenções estrangeiras que distorcem a concorrência nos portos europeus;
19. Sublinha que as empresas públicas chinesas procuraram adquirir participações maioritárias ou de controlo em vários portos europeus, estimando-se atualmente que controlem total ou parcialmente 14 portos na União Europeia e 10 % das atividades europeias de transporte marítimo; adverte para o facto de tal não só ser feito com base em simples interesses económicos, mas que estes investimentos fazem igualmente parte da chamada «governança internacional dos oceanos» do Governo chinês, que se traduz em políticas como a iniciativa «Uma Cintura, uma Rota», que é uma estratégia destinada a ganhar influência sobre as principais infraestruturas navais europeias e uma questão distinta de segurança económica de grande importância no atual contexto de concorrência geopolítica; está convicto de que a relação bilateral de comércio e investimento entre a UE e a China se reveste de importância estratégica, enfrentando desafios estratégicos, e deve basear-se em regras, com o sistema comercial multilateral e o princípio da reciprocidade no seu cerne, aliados a um controlo europeu claro das suas próprias infraestruturas críticas; salienta, neste contexto, a expectativa de que a China

apoie uma ambiciosa reforma da OMC; insiste numa maior reciprocidade e defende ações firmes da UE contra a regulamentação e práticas chinesas desleais:

20. Incentiva as autoridades portuárias nacionais, os Estados-Membros e a Comissão Europeia a criarem um formato adequado de cooperação estratégica entre portos europeus, a fim de minimizar o risco de que intervenientes terceiros os coloquem uns contra os outros;
21. Chama a atenção para a proibição da cabotagem para os navios europeus entre portos chineses e entre portos dos EUA, defendendo uma maior reciprocidade e a criação de um mecanismo de revisão da reciprocidade à escala da UE que lhe permita determinar o nível de abertura dos mercados estrangeiros aos carregadores europeus;
22. Reitera que a independência, a competitividade e a segurança dos portos europeus, juntamente com outras infraestruturas críticas relevantes para o comércio, devem ser parte integrante da estratégia europeia em matéria de segurança económica¹, em consonância com o paradigma de diminuição de riscos da UE;
23. Salienta que uma estratégia portuária europeia deve incluir medidas para evitar que um oligopólio nas companhias de transportes marítimos regulares domine a logística tanto em terra como no mar e que, em prol de uma concorrência leal e de condições de concorrência equitativas, é necessário pôr termo imediatamente ao atual tratamento fiscal preferencial para as companhias de transportes marítimos regulares; observa que este tratamento favorável conferiu a estas empresas um poder de mercado, permitindo-lhes estabelecer-se noutros segmentos do setor logístico, e que esta disparidade em matéria de concorrência e de regulamentação fiscal permite que as entidades dominantes no transporte de contentores exerçam uma influência indevida na logística portuária e no interior;
24. Destaca a importância estratégica e o potencial económico do Ártico e, por conseguinte, a necessidade de a UE melhorar a sua compreensão da indústria marítima do Ártico e atrair novos investimentos na região;
25. Solicita que seja recusado o acesso a todos os portos da UE aos navios cujo último porto ou próximo porto de escala se situe na Federação da Rússia, exceto por motivos humanitários justificados;
26. Recorda que o regulamento relativo à análise dos investimentos diretos estrangeiros (Regulamento Análise dos IDE)² aborda os riscos para a segurança e a ordem pública decorrentes de investimentos de países terceiros, inclusive os relativos a portos europeus;
27. Aguarda com expectativa a próxima revisão do Regulamento Análise dos IDE; incentiva a Comissão a apresentar uma proposta legislativa ambiciosa que aborde adequadamente todas as lacunas que surgiram durante a aplicação do Regulamento

¹ [Comunicação conjunta](#) da Comissão Europeia e do alto representante, de 20 de junho de 2023, relativa à estratégia europeia em matéria de segurança económica (JOIN(2023)0020).

² [Regulamento \(UE\) 2019/452](#) do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de março de 2019, que estabelece um regime de análise dos investimentos diretos estrangeiros na União (JO L 79I de 21.3.2019, p. 1).

Análise dos IDE, designadamente no que diz respeito às infraestruturas críticas europeias; solicita um instrumento reforçado, com maior coerência no que diz respeito às definições, ao âmbito de aplicação e aos aspetos processuais dos mecanismos nacionais de análise; encoraja os Estados-Membros que ainda não adotaram mecanismos nacionais de análise a fazê-lo sem demora; considera que as avaliações com base no Regulamento Análise dos IDE devem ser realizadas num prazo razoável e respeitar a confidencialidade durante o processo de análise, de forma a garantir a segurança jurídica para potenciais investidores e partes interessadas, e a salvaguardar a atratividade da Europa para novos investimentos;

28. Salienta o papel considerável que a estratégia Global Gateway pode desempenhar no reforço da rede de portos europeus com países terceiros, facilitando o comércio e aumentando as oportunidades de investimento, criando assim parcerias mutuamente benéficas e promovendo cadeias de valor sustentáveis; recorda o papel da diplomacia económica, incluindo a sua dimensão parlamentar, na promoção de tais iniciativas emblemáticas europeias e no reforço de parcerias internacionais para o comércio resiliente, sustentável e diversificado.
29. Destaca, neste contexto, que esta estratégia também tem de contribuir para o reforço dos países parceiros e, em particular, da sua independência em termos de infraestruturas estratégicas críticas para evitar que fiquem sob o controlo de investidores estrangeiros com objetivos ambíguos;
30. Salienta novamente a importância de garantir a competitividade dos portos europeus, incluindo as competências e inovações tecnológicas conexas, para a política comercial da UE; defende que uma estratégia europeia dos portos abrangente tem de proporcionar coerência, estabilidade e previsibilidade a um domínio estratégico de crescimento, promovendo o potencial de desenvolvimento de operadores, construtores navais e marítimos europeus; está convicto de que tal estratégia estaria em consonância com a Comunicação da Comissão sobre a segurança económica, reforçando a resiliência das cadeias de abastecimento através do aumento da força interna, a par das dimensões da oferta e da procura das cadeias de valor dessas infraestruturas críticas;
31. Sublinha a importância de um ambiente logístico e marítimo diversificado, competitivo e saudável para os portos; chama a atenção, contudo, para o crescente poder de mercado de um pequeno número de partes interessadas, em especial as companhias marítimas, que pode afetar as condições de concorrência equitativas e o justo equilíbrio de poder entre os diferentes intervenientes no ecossistema portuário; como tal, salienta a importância de um diálogo eficaz e atempado entre os portos e outras partes interessadas da logística, a fim de assegurar o bom funcionamento das cadeias de abastecimento e evitar ativos irrecuperáveis;
32. Sublinha a importância de considerar os terminais e portos ucranianos como uma parte integrante do sistema comercial e portuário europeu mesmo atualmente; aplaude o apoio que os operadores europeus destes portos prestaram ao seu pessoal local desde o início da guerra; reconhece os graves desafios financeiros que estes operadores enfrentam atualmente devido à guerra ilegal da Rússia na Ucrânia; acredita que estes portos e terminais podem, e devem, desempenhar um papel fulcral na reconstrução do país;

33. Nesse contexto, destaca a importância de reforçar o papel dos portos europeus na facilitação do trânsito de cereais provenientes da Ucrânia, de modo a aliviar as rotas continentais, contribuindo assim para fazer chegar os cereais da Ucrânia aos países terceiros que deles necessitem;
34. Frisa a importância de salvaguardar a competitividade dos portos europeus e de assegurar uma avaliação sólida das medidas legislativas suscetíveis de conduzir à deslocalização de empresas e à perda de competitividade em benefício dos portos localizados fora da UE; acredita que os portos da Europa devem ser mais capacitados, incluindo ao nível da UE, de forma que possam desempenhar o seu papel essencial e crítico como portas de acesso ao comércio e parceiros na transição energética;
35. Destaca o conjunto importante de instrumentos legislativos autónomos à disposição da UE e dos seus Estados-Membros para garantir a integridade dos seus portos;
36. Considera que uma união aduaneira que funcione bem é fundamental para a competitividade, sustentabilidade e resiliência da UE; acredita que uma união aduaneira reformada e reforçada, dotada de um código aduaneiro comum preservará a integridade do mercado único, ajudando a manter a competitividade da UE na dupla transição digital e ecológica e a evitar uma concorrência desleal entre portos europeus;
37. Salaria que as diferenças nas políticas em matéria de procedimentos aduaneiros nos pontos de entrada da UE na união aduaneira distorcem frequentemente os fluxos comerciais e colocam em risco a integridade do mercado único europeu;
38. Recorda a importância de dispor de controlos aduaneiros harmonizados em todos os portos europeus para evitar uma aplicação diferente das normas sanitárias ou de dever de diligência; insiste em que a Comissão assegure que os controlos aduaneiros em toda a UE sigam as mesmas normas, através de um mecanismo de controlo aduaneiro direto e unificado, em coordenação com os Estados-Membros e no pleno respeito do princípio da subsidiariedade.

**ANEXO: ENTIDADES OU PESSOAS
DE QUEM O RELATOR RECEBEU CONTRIBUTOS**

O relator recebeu contributos das seguintes entidades ou pessoas singulares aquando da preparação do parecer, até à aprovação em comissão:

Entidade e/ou pessoa
Organização Europeia dos Portos Marítimos
Federação dos Operadores Portuários Privados Europeus

A lista acima é elaborada sob a responsabilidade exclusiva do relator.

**INFORMAÇÕES SOBRE A APROVAÇÃO
NA COMISSÃO ENCARREGADA DE EMITIR PARECER**

Data de aprovação	28.11.2023
Resultado da votação final	+ : 34 - : 0 0 : 0
Deputados presentes no momento da votação final	Barry Andrews, Anna-Michelle Asimakopoulou, Tiziana Beghin, Geert Bourgeois, Saskia Bricmont, Daniel Caspary, Paolo De Castro, Markéta Gregorová, Heidi Hautala, Danuta Maria Hübner, Karin Karlsbro, Martine Kemp, Miapetra Kumpula-Natri, Bernd Lange, Margarida Marques, Gabriel Mato, Sara Matthieu, Emmanuel Maurel, Carles Puigdemont i Casamajó, Samira Rafaela, Catharina Rinzema, Inma Rodríguez-Piñero, Helmut Scholz, Joachim Schuster, Mihai Tudose, Kathleen Van Brempt, Marie-Pierre Vedrenne, Jörgen Warborn, Iuliu Winkler, Jan Zahradil, Juan Ignacio Zoido Álvarez
Suplentes presentes no momento da votação final	Michiel Hoogeveen, Javier Moreno Sánchez, Ralf Seekatz

**VOTAÇÃO NOMINAL FINAL
NA COMISSÃO ENCARREGADA DE EMITIR PARECER**

34	+
ECR	Geert Bourgeois, Michiel Hoogeveen, Jan Zahradil
NI	Tiziana Beghin, Carles Puigdemont i Casamajó
PPE	Anna-Michelle Asimakopoulou, Daniel Caspary, Danuta Maria Hübner, Martine Kemp, Gabriel Mato, Ralf Seekatz, Jörgen Warborn, Iuliu Winkler, Juan Ignacio Zoido Álvarez
Renew	Barry Andrews, Karin Karlsbro, Samira Rafaela, Catharina Rinzema, Marie-Pierre Vedrenne
S&D	Paolo De Castro, Miapetra Kumpula-Natri, Bernd Lange, Margarida Marques, Javier Moreno Sánchez, Inma Rodríguez-Piñero, Joachim Schuster, Mihai Tudose, Kathleen Van Brempt
The Left	Emmanuel Maurel, Helmut Scholz
Verts/ALE	Saskia Bricmont, Markéta Gregorová, Heidi Hautala, Sara Matthieu

0	-

0	0

Legenda dos símbolos utilizados:

+ : votos a favor

- : votos contra

0 : abstenções