COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 8.10.2026
COM(2026) 535 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

Relatório sobre o funcionamento e os efeitos do Regulamento Serviços Portuários

PT

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

Relatório sobre o funcionamento e os efeitos do Regulamento Serviços Portuários

1. INTRODUÇÃO

Ao longo de 60 000 km de costa na União Europeia (UE) estão em operação mais de 1 000 portos marítimos comerciais, o que faz da UE uma das regiões do mundo com maior número de portos. Fazem parte da rede transeuropeia de transportes 327[1] destes portos, dos quais 97 pertencem à rede «principal» e 230 à rede «global».

O Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho («regulamento») tem três objetivos principais[2]. O primeiro objetivo consiste em assegurar um regime de prestação de serviços portuários. O segundo objetivo consiste em assegurar a existência de um regime adequado para atrair os investimentos necessários em todos os portos marítimos da rede transeuropeia de transportes. O terceiro objetivo consiste em assegurar condições de concorrência equitativas a nível europeu nos portos e entre os portos em toda a Europa.

Tal como enunciado no considerando 10, o presente regulamento não impõe um modelo específico para a gestão dos portos marítimos e não afeta de modo algum a competência dos Estados-Membros para prestarem, em conformidade com o direito da União, serviços não económicos de interesse geral. São possíveis diferentes modelos de gestão portuária, desde que o regime da prestação de serviços portuários e as regras comuns relativas à transparência financeira estabelecidos no presente regulamento sejam respeitados.

Em conformidade com o artigo 20.º do regulamento, a Comissão estava obrigada a apresentar o presente relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho até 24 de março de 2023. São duas as razões pelas quais só é possível apresentar este relatório agora, em 2026: i) atrasos registados nos Estados-Membros na prestação das informações que lhes foram solicitadas, e ii) lentidão das respostas das partes interessadas a um questionário[3].

O presente relatório chama a atenção para o impacto da aplicação do regulamento. Destina-se a apresentar uma panorâmica da atual aplicação do regulamento e do seu funcionamento e tem igualmente em conta os progressos realizados no âmbito do Comité de Diálogo Social da UE para o Setor Portuário, tal como exigido pelo artigo 20.º do regulamento. O presente relatório não constitui uma avaliação do regulamento.

---

[1] 283 portos marítimos e 44 portos marítimos e interiores mistos.

[2] Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017, que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos (JO L 57 de 3.3.2017, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/352/oj).

[3] No âmbito de um estudo de apoio encomendado pela Comissão para recolher dados e consultar os Estados-Membros e as partes interessadas pertinentes. O estudo de apoio acompanha o presente relatório.

O presente relatório tem por base:

– notificações dos Estados-Membros decorrentes da aplicação do regulamento,

– as constatações de um estudo de apoio (publicado juntamente com o presente relatório) encomendado pela Comissão para recolher dados e consultar os Estados-Membros e as partes interessadas pertinentes através de questionários e entrevistas específicas,

– intercâmbios com os Estados-Membros e as partes interessadas do setor marítimo no âmbito do grupo de peritos da Comissão, ou seja, o Fórum Europeu dos Portos[4],

– intercâmbios de informações com as autoridades dos Estados-Membros responsáveis pelos portos marítimos, em cumprimento das suas obrigações de informar a Comissão[5].

O diálogo entre a Comissão, as autoridades nacionais responsáveis pelos portos e as várias partes interessadas dos setores marítimo e portuário tem lugar no âmbito do Fórum Europeu dos Portos, que é um grupo de peritos criado pela Comissão.

O Fórum Europeu dos Portos foi criado como um grupo de peritos da Comissão em maio de 2017. A sua missão consiste em trocar informações e prestar aconselhamento sobre questões relacionadas com os portos e, em especial, prestar aconselhamento à Comissão sobre iniciativas destinadas a promover e apoiar a aplicação uniforme do regulamento.

O Fórum Europeu dos Portos é composto por autoridades de 27 Estados-Membros, outras entidades públicas (por exemplo, Estados-Membros do EEE) e 15 organizações que representam as profissões e as indústrias portuárias.

O Fórum Europeu dos Portos reuniu-se em 10 ocasiões desde a sua criação e tem debatido uma grande variedade de questões de interesse direto para o setor portuário. Desde o início, tem debatido, em especial, determinadas disposições fundamentais do regulamento, com destaque para as disposições relativas: i) ao acesso ao mercado dos serviços portuários, ii) à transparência, iii) às taxas, iv) a consultas, v) aos mecanismos de tratamento de reclamações, e vi) a disposições transitórias.

Neste contexto, a Comissão reuniu perguntas sobre determinadas disposições do regulamento e forneceu indicações sobre a melhor forma de abordar estas questões. As perguntas formuladas e as respostas dadas estão disponíveis em anexo à ata da terceira reunião do Fórum Europeu dos Portos, realizada em 14 de dezembro de 2018.

Outros temas de debate no âmbito do Fórum Europeu dos Portos têm incluído: i) iniciativas legislativas ou políticas propostas pela Comissão desde a criação do grupo de peritos, ii) oportunidades de financiamento dos portos, iii) estudos realizados por consultores em nome da Comissão, iv) intercâmbio de exemplos de boas práticas no setor portuário, v) observações dos subgrupos do Fórum Europeu dos Portos, e vi) observações gerais das partes interessadas.

[4] Fórum Europeu dos Portos (E03542), https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=pt&do=groupDetail.groupDetail&groupID=3542.

[5] Tal como exigido pelos artigos 16.º (Tratamento das reclamações), 17.º (Autoridades relevantes) e 19.º (Sanções) do regulamento.

A fim de recolher dados sobre a aplicação do regulamento, a Comissão contratou os serviços de um consultor para uma missão intitulada «Estudo de apoio ao relatório sobre a aplicação do Regulamento (UE) 2017/352 que estabelece o regime de prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos»[6].

O objetivo da missão era desenvolver uma visão geral para apoiar este relatório de execução através de: i) questionários específicos aos Estados-Membros, às entidades gestoras dos portos, aos prestadores de serviços portuários e às companhias de transporte marítimo, e ii) entrevistas específicas às entidades gestoras dos portos e aos prestadores de serviços portuários. O estudo de averiguação apresenta uma síntese da aplicação do regulamento.

O estudo abrange o período compreendido entre janeiro de 2023 e abril de 2024. Embora fosse inicialmente de 12 meses, a sua duração foi prorrogada devido à lentidão da resposta aos questionários por parte de vários Estados-Membros e partes interessadas.

Neste contexto, as autoridades de oito dos 22 Estados-Membros marítimos (mais de um terço) não responderam aos questionários, apesar de várias insistências, nomeadamente por parte da Comissão. A mesma falta de resposta constituiu um problema no caso das partes interessadas. As entidades gestoras dos portos de 10 Estados-Membros, ou seja, quase metade, não responderam ao questionário e outras seis responderam apenas parcialmente. No caso dos prestadores de serviços portuários, o cenário foi mais animador. As respostas recebidas de sete Estados-Membros foram insuficientes, embora tenham sido recebidos conjuntos completos de respostas dos seus representantes em 15 Estados-Membros.

Tal como salientado nos mapas incluídos no estudo de apoio, a taxa global de resposta foi desequilibrada, tendo alguns Estados-Membros ou partes interessadas respondido apenas parcialmente ou não tendo sequer respondido, apesar dos repetidos pedidos de retorno de informação por parte do consultor e da Comissão. Consequentemente, a representatividade das constatações do estudo deve ser considerada com alguma reserva.

2. APLICAÇÃO DO REGULAMENTO POR CAPÍTULO

2.1. Capítulo I: objeto, âmbito de aplicação e definições

O capítulo I do regulamento, que inclui os **artigos 1.º e 2.º**, estabelece o quadro geral do regulamento.

Artigo 1.º do regulamento (objeto e âmbito de aplicação)

No que diz respeito ao âmbito de aplicação geográfico, o regulamento aplica-se a todos os portos marítimos da rede transeuropeia de transportes constantes do anexo II do

[6] Comissão Europeia: Direção-Geral da Mobilidade e dos Transportes, *Support study for the Report on the implementation of the Regulation establishing a framework for the provision of port services and common rules on the financial transparency of ports (EU) 2017/352* (não traduzido para português), Serviço das Publicações da União Europeia, 2026, ISBN: 978-92-68-36569-4, https://op.europa.eu/publication/manifestation_identifier/PUB_MI0126001ENN.

Regulamento (UE) n.º 1315/2013 [entretanto substituído pelo Regulamento (UE) 2024/1679][7].

No entanto, nos termos do artigo 1.º, n.º 5, do regulamento, os Estados-Membros podem decidir não aplicar o regulamento aos portos marítimos da rede «global» situados nas regiões ultraperiféricas. Portugal apresentou uma notificação nesse sentido. Do mesmo modo, os Estados-Membros podem decidir aplicar o regulamento aos portos marítimos que não fazem parte da rede transeuropeia de transportes[8]. Por conseguinte, o regulamento é atualmente aplicável aos 97 portos da rede principal e aos 230 portos da rede «global».

No que diz respeito ao seu **âmbito de aplicação material**, o regulamento aplica-se integralmente à prestação das seguintes categorias de serviços portuários, quer dentro da área do porto, quer na via navegável de acesso ao porto: i) abastecimento de combustível, ii) amarração, iii) recolha de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga, e iv) reboque.

Artigo 2.º do regulamento (definições)

Alguns Estados-Membros e partes interessadas formularam perguntas sobre a interpretação de algumas das definições constantes do artigo 2.º. As perguntas e respostas foram divulgadas pela Comissão no âmbito do trabalho do Fórum Europeu dos Portos, tal como acima referido.

2.2. Capítulo II: prestação de serviços portuários

O capítulo II do regulamento, que inclui os **artigos 3.º a 10.º**, contém regras relativas à prestação de serviços portuários, a saber: i) a organização dos serviços portuários, ii) requisitos mínimos para a prestação de serviços portuários, iii) procedimentos para assegurar o cumprimento dos requisitos mínimos, iv) limitação do número de prestadores de serviços portuários, v) obrigações de serviço público, vi) operadores internos, vii) proteção dos direitos dos trabalhadores, e viii) isenções.

Artigo 3.º do regulamento (organização dos serviços portuários)

Este artigo descreve, em linhas gerais, as regras relativas à organização dos serviços portuários, desenvolvidas em artigos subsequentes. Estas regras abrangem questões como: i) requisitos mínimos, ii) limitação do número de prestadores, iii) obrigações de serviço público, e iv) restrições relacionadas com operadores internos.

O estudo constata que os requisitos mínimos foram a condição mais frequentemente aplicada aos serviços portuários, seguida da limitação do número de prestadores e das obrigações de serviço público. As restrições relacionadas com operadores internos foram, quando muito, apenas aplicadas marginalmente. Todavia, a maioria destas condições já estava em vigor antes

[7] Regulamento (UE) 2024/1679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2024, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, que altera o Regulamento (UE) 2021/1153 e o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e revoga o Regulamento (UE) n.º 1315/2013 (JO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

[8] Até à data, nenhum Estado-Membro apresentou uma notificação nesse sentido.

da aplicação do regulamento. Estas condições foram, na sua maioria, aplicadas pelas entidades gestoras do porto, uma vez que a maioria dos Estados-Membros, com duas exceções, não impôs nenhuma destas condições.

Artigo 4.º do regulamento (requisitos mínimos para a prestação de serviços portuários)

O estudo constata que todos os prestadores de serviços portuários que responderam ao inquérito declararam que são obrigados a cumprir requisitos mínimos. A maioria dos prestadores que responderam ao inquérito referiu que a aplicação do regulamento não tinha introduzido alterações nestes requisitos. Com algumas exceções, todas as entidades gestoras dos portos aplicaram requisitos mínimos na prestação de serviços portuários.

Invocando o artigo 4.º, n.º 3, do regulamento, três Estados-Membros (França, Itália e Espanha) informaram a Comissão da sua decisão de impor um requisito de «pavilhão nacional» aos navios usados predominantemente para operações de reboque em portos situados nos seus territórios (ou seja, os rebocadores tinham de estar registados sob o pavilhão do país em que prestavam serviços). Subsequentemente, a Comissão recebeu uma queixa sobre a aplicação do artigo 4.º, n.º 3, do regulamento contra um desses Estados-Membros. Na sequência desta queixa, a Comissão deu início a processos por infração contra os três Estados-Membros relacionados com este requisito de «pavilhão nacional»: INFR(2025)2080 — França, INFR(2025)2081 — Itália e INFR(2025)4021 — Espanha.

Artigo 5.º do regulamento (procedimento para assegurar o cumprimento dos requisitos mínimos)

O estudo constata que a grande maioria dos prestadores de serviços portuários respondeu que tinha recebido uma resposta ao seu pedido de prestação do serviço portuário em menos de um mês. Em dois casos, os prestadores de serviços portuários informaram que o seu pedido de prestação do serviço portuário tinha sido indeferido com base nos requisitos mínimos.

Artigo 6.º do regulamento (limitação do número de prestadores de serviços portuários)

Recorrendo ao artigo 6.º, n.º 1, do Regulamento, Portugal decidiu[9] conceder aos seus portos da rede «global» [que não cumprem os critérios do artigo 20.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento (UE) n.º 1315/2013[10]] o poder de limitar o número de prestadores de serviços em relação a um determinado serviço portuário.

O estudo constatou que cerca de metade dos inquiridos, entre as entidades gestoras dos portos, decidiu impor essas restrições e cerca de metade não impôs quaisquer requisitos desse tipo. Todas as entidades gestoras dos portos que declararam a existência de limitações indicaram que estas já estavam em vigor antes da aplicação do regulamento. De um modo geral, o abastecimento de combustível é o serviço portuário menos limitado, ao passo que os serviços

[9] Decreto-Lei n.º 9/2022, de 11 de janeiro de 2022.
[10] Agora artigo 25.º, n.º 4, alínea b), do Regulamento (UE) 2024/1679.

mais limitados são a pilotagem e o reboque, nomeadamente através da imposição de um requisito de «pavilhão nacional» para os rebocadores. As principais razões apresentadas pelas entidades gestoras para impor limitações dizem respeito ao cumprimento das obrigações de serviço público e à necessidade de garantir a segurança, a proteção ou a sustentabilidade ambiental das operações portuárias. Algumas entidades gestoras dos portos prestam alguns dos serviços portuários por si próprias ou por intermédio de uma entidade sob o seu controlo e outras decidiram limitar o número de prestadores a um.

Artigo 7.º do regulamento (obrigações de serviço público)

O estudo constata que dois Estados-Membros (Bélgica e Portugal) confiaram o direito de impor obrigações de serviço público às entidades gestoras dos portos. Além disso, um porto finlandês e um porto italiano impõem igualmente obrigações de serviço público. A este respeito, a maior parte das obrigações de serviço público concentra-se nos serviços de pilotagem, reboque, amarração e recolha de resíduos.

Artigo 8.º do regulamento (operador interno)

O estudo constata que, num Estado-Membro (Dinamarca), os operadores internos[11] são relativamente comuns e que existem também alguns operadores internos para determinados serviços portuários em alguns portos da Bélgica, da Croácia, da Alemanha, de Itália, da Letónia e de Portugal. Os serviços portuários comunicados como sendo prestados por operadores internos são, na sua totalidade, serviços portuários abrangidos pelo regulamento, não se destacando qualquer serviço portuário específico pelo número de ocorrências.

Artigo 9.º do Regulamento (proteção dos direitos dos trabalhadores)

O estudo constata que a maioria das entidades gestoras dos portos já exigia uma garantia de condições de trabalho adequadas do pessoal antes da aplicação do regulamento e que quatro portos chegaram ao ponto de transferir os direitos e obrigações de um prestador de serviços portuários cessante para o novo prestador.

Artigo 10.º do regulamento (isenções)

O capítulo II (relativo à prestação de serviços portuários) e o artigo 21.º (relativo a medidas transitórias) do regulamento não se aplicam à movimentação de carga, aos serviços de passageiros ou à pilotagem. No entanto, nos termos do artigo 10.º, n.º 2, do regulamento, os Estados-Membros podem decidir aplicar tanto o capítulo II como o artigo 21.º à pilotagem. Um Estado-Membro, a Eslovénia, recorreu a esta possibilidade[12].

[11] A entidade gestora do porto, ou a autoridade competente, pode decidir prestar serviços portuários por si própria ou por intermédio de uma entidade juridicamente distinta sobre a qual exerça um nível de controlo semelhante ao que exerce sobre os seus próprios departamentos.
[12] Uradni list RS (Jornal Oficial da República da Eslovénia) n.º 11/20.

2.3. Capítulo III: transparência financeira e autonomia

O capítulo III do regulamento, que inclui os **artigos 11.º a 13.º**, contém regras relativas: i) à transparência das relações financeiras entre as autoridades públicas e a entidade gestora de um porto, ii) às taxas dos serviços portuários, e iii) às taxas de utilização da infraestrutura portuária.

Importa salientar que, embora o artigo 10.º, n.º 1, exclua a movimentação de carga, os serviços de passageiros e a pilotagem do âmbito de aplicação do capítulo II, estes três serviços são abrangidos, na totalidade, pelas disposições do capítulo III.

Artigo 11.º do Regulamento (transparência das relações financeiras)

O estudo constata que, desde a adoção do regulamento, uma entidade gestora de um porto e vários prestadores de serviços portuários procederam a adaptações dos seus sistemas contabilísticos. A transparência financeira, tanto no caso das entidades gestoras dos portos como dos prestadores de serviços portuários, é garantida através da publicação de contas ou relatórios anuais, bem como através de auditorias ou documentação apresentada a entidades governamentais designadas. O estudo de apoio inclui informações mais pormenorizadas sobre: i) a separação entre fundos públicos recebidos pela prestação de serviços portuários ou atividades de dragagem e fundos afetados a outras atividades (artigo 11.º, n.º 2, do regulamento), ii) reclamações (artigo 11.º, n.º 5, do regulamento), iii) novos fundos públicos (artigo 11.º, n.º 6, do regulamento), iv) compensação por obrigações de serviço público (artigo 11.º, n.º 7, do regulamento), e iv) a opção (não utilizada por nenhum Estado-Membro) de não aplicar o artigo 11.º, n.º 2, aos seus portos da rede «global» (artigo 11.º, n.º 8, do regulamento). O estudo demonstrou que os requisitos de separação de contas têm sido eficazes.

Artigo 12.º do regulamento (taxas dos serviços portuários)

O estudo constata que cerca de um terço das entidades gestoras dos portos que responderam ao inquérito indicou que as taxas dos serviços portuários estão integradas noutros pagamentos. Os prestadores de serviços portuários confirmaram que, de um modo geral, as taxas dos serviços portuários não estão incluídas noutros pagamentos, uma vez que os clientes pagam as taxas dos serviços portuários diretamente ao prestador de serviços. Durante o período compreendido entre janeiro de 2023 e abril de 2024, registaram-se muito poucas reclamações formais às autoridades competentes dos Estados-Membros relacionadas com as taxas dos serviços portuários ou com pedidos de informação à autoridade competente.

Artigo 13.º do regulamento (taxas de utilização da infraestrutura portuária)

O estudo constata que, no caso da grande maioria dos prestadores de serviços portuários, as taxas de utilização da infraestrutura portuária são facilmente identificáveis. Cinco entidades gestoras de portos introduziram, desde a adoção do regulamento, variações das taxas de utilização da infraestrutura portuária pelas razões indicadas no artigo 13.º, n.º 4. Em contrapartida, quase três quartos dos prestadores de serviços portuários que responderam declararam que as taxas de utilização da infraestrutura portuária tinham sido alteradas durante este período e, em quase todos os casos, estas alterações tinham sido comunicadas em tempo

útil. Além disso, em três casos, as partes interessadas consultadas sugeriram, nas suas observações, que as taxas de utilização da infraestrutura portuária não eram consonantes com os princípios de transparência estabelecidos no regulamento. Em praticamente todos os casos, as taxas de utilização da infraestrutura portuária são divulgadas ao público. Por último, em relação às reclamações relacionadas com as taxas de utilização da infraestrutura portuária recebidas pelas autoridades nacionais, um quarto das entidades gestoras de um porto declarou ter-lhe sido pedido que prestasse informações à autoridade competente.

2.4. Capítulo IV: disposições gerais e finais

O capítulo IV do regulamento, que inclui os **artigos 14.º a 22.º**, contém regras relativas: i) à formação do pessoal, ii) à consulta dos utentes do porto e de outras partes interessadas, iii) ao tratamento das reclamações, iv) às autoridades relevantes, v) aos recursos, e vi) às sanções.

Artigo 14.º do regulamento (formação do pessoal)

O estudo constata que quatro prestadores de serviços portuários tiveram de alterar as suas práticas em matéria de formação do pessoal desde a aplicação do regulamento.

Artigo 15.º do regulamento (consulta dos utentes do porto e de outras partes interessadas)

O estudo constata que quase todas as entidades gestoras de um porto consultaram os utentes do porto e as partes interessadas antes da aplicação do regulamento. Quatro portos dinamarqueses declararam que não consultam as partes interessadas. Com exceção do ordenamento do território, em quase todas as categorias de razões para a consulta, o número de consultas aumentou desde a aplicação do regulamento. Este aumento foi mais visível nas medidas para garantir a segurança na área do porto, incluindo, quando aplicável, a saúde e a segurança dos trabalhadores portuários. O estudo demonstrou que o requisito de consulta previsto no artigo 15.º do regulamento tem sido eficaz.

Artigo 16.º do regulamento (tratamento das reclamações)

Os artigos 16.º, 17.º e 19.º exigem que os Estados-Membros informem a Comissão dos seus procedimentos e organismos nacionais de tratamento de reclamações (artigo 16.º), das respetivas autoridades relevantes (artigo 17.º) e do seu sistema de sanções (artigo 19.º).

Até 24 de março de 2019, os Estados-Membros eram obrigados a informar a Comissão sobre: i) o seu procedimento de tratamento de reclamações, e ii) as respetivas autoridades responsáveis pelo tratamento das reclamações (artigo 16.º, n.º 7, do regulamento).

Até à data-limite de 24 de março de 2019, oito dos então 23 Estados-Membros marítimos[13] tinham cumprido na totalidade as suas obrigações de notificação. Até outubro de 2019, 14

[13] Ou seja, Estados-Membros com, pelo menos, um porto marítimo.

Estados-Membros marítimos tinham cumprido na totalidade as suas obrigações de notificação e a Comissão enviou uma carta aos restantes Estados-Membros marítimos em que lhes recordava as suas obrigações de notificação. Em junho de 2020, um total de 16 Estados-Membros tinha cumprido na totalidade as suas obrigações de notificação. Até essa data, três outros Estados-Membros tinham cumprido apenas parcialmente as suas obrigações de notificação. Por conseguinte, a Comissão deu início a vários procedimentos de infração, que foram posteriormente arquivados assim que os Estados-Membros cumpriram as suas obrigações de notificação ou deram resposta quanto ao mérito das reclamações[14].

À data da publicação do presente relatório, todos os Estados-Membros marítimos tinham cumprido as suas obrigações de notificação[15].

De acordo com as informações recebidas dos Estados-Membros, os organismos de tratamento de reclamações podem ser agrupados em diferentes categorias: i) autoridades reguladoras responsáveis pelos transportes, ii) autoridades marítimas, iii) autoridades da concorrência, de proteção dos consumidores ou de fiscalização do mercado, iv) ministérios responsáveis pela política de transportes, e inclusivamente v) organismos especificamente criados para tratar reclamações relacionadas com os portos.

Após a realização de controlos de conformidade das notificações recebidas, em julho de 2023, a Comissão deu início ao processo por infração INFR(2021)2041 contra a Alemanha: i) por não identificar os organismos responsáveis pelo tratamento das reclamações relativas aos portos em algumas das suas regiões, ii) por não identificar com o nível de certeza exigido os organismos responsáveis pelo tratamento das reclamações relativas aos portos de outras regiões alemãs, e iii) pelo facto de os organismos designados para o tratamento das reclamações não estarem em conformidade com os requisitos previstos no artigo 16.º, n.º 2, do regulamento. Depois de a Alemanha ter dado resposta às reclamações, o procedimento de infração foi arquivado em maio de 2025.

O estudo constata que seis entidades gestoras de um porto foram objeto de reclamações. Os serviços portuários também foram objeto de reclamações, nomeadamente por parte de armadores. Cumpre notar que, de acordo com as observações recebidas dos Estados-Membros no âmbito do estudo de apoio, apenas três Estados-Membros (Dinamarca, Irlanda e Suécia) informaram a Comissão das reclamações que receberam. Na maioria dos Estados-Membros, o formulário de tratamento de reclamações está disponível na língua local e em inglês. No que diz respeito ao intercâmbio de informações sobre a aplicação do artigo 16.º (que abrange o tratamento de reclamações), o estudo de apoio faz referência a esse tipo de cooperação entre a Dinamarca e a Suécia, bem como entre a Polónia e a Eslovénia. A Comissão incentiva essa cooperação, em conformidade com o artigo 16.º, n.º 8, do regulamento. Em conformidade

[14] Em julho de 2020, a Comissão deu início a processos por infração contra quatro Estados-Membros que, até essa data, não tinham cumprido nenhuma das suas obrigações de notificação: INFR(2020)2210 — Bélgica, INFR(2020)2211 — Chipre, INFR(2020)2212 — Países Baixos e INFR(2020)2213 — Portugal. Em dezembro de 2022, já os quatro Estados-Membros tinham cumprido todas as suas obrigações de notificação e, em abril de 2023, já os processos por infração correspondentes tinham sido arquivados.
Em junho de 2021, a Comissão deu início a processos por infração contra três Estados-Membros que, até essa data, tinham cumprido apenas parcialmente as suas obrigações de notificação: INFR(2021)2042 — Croácia, INFR(2021)2043 — Itália e INFR(2021)2044 — Eslovénia. Em novembro de 2021, dois desses Estados-Membros já tinham cumprido todas as suas obrigações de notificação e, em maio de 2022, já os processos por infração correspondentes tinham sido arquivados. O último procedimento de infração foi arquivado em dezembro de 2025.

[15] O seguinte sítio Web apresenta uma síntese das notificações: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/ports/port-services-regulation_pt.

com o artigo 16.º, n.º 7, a Comissão publicou as informações recebidas dos Estados-Membros sobre os seus organismos responsáveis pelo tratamento de reclamações[16].

Artigo 17.º do regulamento (autoridades relevantes)

O regulamento exigia igualmente que os Estados-Membros assegurassem que os utentes dos portos e outras partes interessadas pertinentes fossem informados das autoridades relevantes a que se referem: i) o artigo 11.º, n.º 5 (no contexto de reclamações relativas à transparência das relações financeiras), ii) o artigo 12.º, n.º 3 (no contexto de reclamações relativas às taxas dos serviços portuários), e o artigo 13.º, n.º 6 (no contexto de reclamações relativas às taxas de utilização da infraestrutura portuária), e que os Estados-Membros informassem a Comissão dessas autoridades. Estas informações foram publicadas pela Comissão[17].

De acordo com as informações recebidas dos Estados-Membros, os tipos de autoridades relevantes incluem: i) autoridades reguladoras responsáveis pelos transportes, ii) autoridades marítimas, iii) ministérios responsáveis pelos transportes ou pela política portuária, ou, quando pertinente, iv) outros ministérios, autoridades da concorrência ou organismos portuários específicos para o tratamento de reclamações.

Artigo 18.º do regulamento (recursos)

O estudo não pôde recolher informações sobre recursos de decisões ou medidas individuais tomadas ao abrigo do regulamento pela entidade gestora do porto, pela autoridade competente ou por outras autoridades nacionais relevantes.

Artigo 19.º do regulamento (sanções)

Nos termos do regulamento, os Estados-Membros eram obrigados a: i) estabelecer as regras relativas a sanções eficazes, proporcionadas e dissuasivas aplicáveis em caso de violações do regulamento; e ii) tomar todas as medidas necessárias para garantir a aplicação dessas regras. Os Estados-Membros estavam igualmente obrigados a notificar essas medidas à Comissão. No entanto, ao contrário das regras relativas ao tratamento de reclamações e à notificação à Comissão das autoridades relevantes, não existe qualquer obrigação de publicação por parte da Comissão no que diz respeito às sanções. O estudo de apoio não revelou quaisquer informações adicionais.

Artigo 20.º do regulamento (relatório — progressos alcançados no âmbito do Comité de Diálogo Social da UE para o Setor Portuário)

[16] https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/ports/port-services-regulation_pt.
[17] https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/ports/port-services-regulation_pt.

Para além da apresentação do presente relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre o funcionamento e os efeitos do regulamento, o artigo 20.º do regulamento exige que o presente relatório tenha em conta eventuais progressos alcançados no âmbito do Comité de Diálogo Social da UE para o Setor Portuário. Desde a entrada em vigor do regulamento, tiveram lugar 22 reuniões do Comité de Diálogo Social para o Setor Portuário. Uma realização importante entre os parceiros sociais reunidos neste comité é o acordo alcançado em 2023 sobre a formação dos trabalhadores portuários no respeitante a contentores submetidos a fumigação. O Comité de Diálogo Social da UE para o Setor Portuário também debateu: i) o impacto das transformações tecnológicas no setor, ii) o impacto da política de concorrência da UE, incluindo o Regulamento de isenção por categoria no domínio dos consórcios, no setor, iii) orientações sobre a prevenção de acidentes nos portos, iv) segurança a bordo, v) competências e formação, vi) mulheres e jovens no setor portuário, vii) requisitos da UE para a segurança das operações de carga e descarga de navios graneleiros, viii) segurança marítima, ix) o impacto do alargamento do sistema de comércio de licenças de emissão ao setor do transporte marítimo, e x) uma estratégia portuária europeia.

No período que antecedeu a reunião do Comité de Diálogo Social da UE para o Setor Portuário, em 5 de fevereiro de 2026, as três organizações a nível da UE que representam os trabalhadores portuários exprimiram a sua opinião de que o diálogo social a nível da UE tinha produzido resultados tangíveis limitados e informaram a Comissão e os outros parceiros sociais reconhecidos da sua decisão de se retirarem do Comité. A Comissão registou a decisão, embora continue empenhada no diálogo social e na consulta dos parceiros sociais, a fim de assegurar a participação de todas as partes interessadas na elaboração de políticas.

Artigo 21.º do regulamento (medidas transitórias)

Este artigo contém regras sobre **medidas transitórias**, que dispõem que:

- o regulamento não se aplica aos contratos de serviços portuários que tenham sido celebrados antes de 15 de fevereiro de 2017 e que tenham vigência limitada,
- os contratos de serviços portuários celebrados antes de 15 de fevereiro de 2017 que não tenham vigência limitada, ou que tenham efeitos semelhantes, são alterados a fim de dar cumprimento ao disposto no regulamento até 1 de julho de 2025.

O estudo constata que sete autoridades portuárias declararam que não tinham quaisquer contratos de serviços portuários celebrados antes de 15 de fevereiro de 2017 e com vigência limitada ou em vigor à data de entrada em vigor do regulamento. Por outro lado, outras entidades gestoras dos portos declararam dispor desses contratos para determinados tipos de serviços portuários. Um quinto dos prestadores de serviços portuários que responderam declarou ter celebrado um contrato com vigência limitada antes da entrada em vigor do regulamento. Nenhuma das entidades gestoras tinha contratos de serviços portuários celebrados antes de 15 de fevereiro de 2017 que não tivessem vigência limitada. No entanto, alguns prestadores de serviços portuários dispunham desse tipo de contratos, na sua maioria com um período de carência para dar cumprimento ao regulamento. O estudo de averiguação revelou que um Estado-Membro tinha contratos deste tipo em vigor com todas as empresas de pilotagem ativas nesse Estado-Membro. Cumpre recordar, que nos termos do artigo 21.º, n.º 2, do regulamento, os contratos de prestação de serviços portuários celebrados antes de 15 de fevereiro de 2017 que não tenham vigência limitada, ou que tenham efeitos semelhantes,

deverão ter sido alterados a fim de dar cumprimento ao disposto no regulamento até 1 de julho de 2025.

Artigo 22.º do regulamento (entrada em vigor)

Por último, este artigo prevê um **diferimento da data de aplicação** do regulamento de dois anos a partir da respetiva data de entrada em vigor, o que significa que só entrou em vigor em 24 de março de 2019.

3. ALTERAÇÕES DO REGULAMENTO E RESPETIVA APLICAÇÃO

Desde a sua adoção em 14 de fevereiro de 2017, foi introduzida no regulamento uma alteração aplicável, a saber, através do Regulamento (UE) 2020/697 do Parlamento Europeu e do Conselho[18], que permitiu às entidades gestoras ou às autoridades competentes proporcionar flexibilidade até outubro de 2020 no que respeitante à cobrança de taxas de utilização da infraestrutura portuária devido ao surto de COVID-19.

De acordo com o disposto no artigo 1.º do Regulamento (UE) 2020/697, a entidade gestora do porto ou a autoridade competente podem decidir dispensar o pagamento, suspender a cobrança, reduzir o montante ou diferir o pagamento das taxas de utilização da infraestrutura portuária devidas durante o período compreendido entre 1 de março de 2020 e 31 de outubro de 2020.

De acordo com os dados recolhidos pelo estudo de apoio, cinco Estados-Membros, no caso de todos os portos do seu país, seis entidades gestoras do porto e uma autoridade competente recorreram às possibilidades acima referidas concedidas pelo artigo 1.º do Regulamento (UE) 2020/697. O estudo de apoio inclui informações pormenorizadas sobre as medidas aplicadas.

4. CONCLUSÃO

Desde a sua adoção há nove anos, o regulamento tem sido gradualmente aplicado, embora com alguns atrasos.

Antes da aplicação do regulamento, os Estados-Membros e as partes interessadas identificaram a necessidade de receber aconselhamento da Comissão sobre um conjunto de disposições para clarificar o seu significado. A Comissão forneceu estas orientações em 2018, a fim de contribuir para a correta aplicação do regulamento. Verificou-se um número limitado de reclamações e procedimentos de infração relacionados com a aplicação incorreta do regulamento.

[18] Regulamento (UE) 2020/697 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de maio de 2020, que altera o Regulamento (UE) 2017/352 para permitir à entidade gestora de um porto ou à autoridade competente maior flexibilidade na cobrança das taxas de utilização da infraestrutura portuária no contexto do surto de COVID-19 (JO L 165 de 27.5.2020, p. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/697/oj).

No que diz respeito à aplicação da legislação, as medidas de fiscalização da Comissão centraram-se nas obrigações de notificação dos Estados-Membros, o que incluiu, quando necessário, o lançamento de uma série de procedimentos de infração que produziram o efeito pretendido de assegurar o cumprimento das obrigações de notificação dos Estados-Membros.

O Regulamento (UE) 2020/697 concedeu à entidade gestora do porto ou à autoridade competente a possibilidade de dispensar o pagamento, suspender a cobrança, reduzir o montante ou diferir o pagamento das taxas de utilização da infraestrutura portuária devidas durante o período compreendido entre 1 de março de 2020 e 31 de outubro de 2020, no contexto da pandemia de COVID-19. Os portos europeus praticamente não recorreram a esta possibilidade temporária, não se tendo considerado necessário prorrogar a medida.

A Comissão considera, de um modo geral, que a aplicação do quadro da UE para a prestação de serviços portuários e das regras comuns em matéria de transparência financeira dos portos está em consonância com os objetivos estabelecidos no regulamento e é satisfatória.

No entanto, a Comissão continuará a colaborar com os Estados-Membros e as partes interessadas para acompanhar a sua correta aplicação nos 327 portos da rede transeuropeia de transportes.