



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

Commission des transports et du tourisme

2013/0157(COD)

4.12.2013

AMENDEMENTS

85 - 299

Projet de rapport
Knut Fleckenstein
(PE521.596v01-00)

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour l'accès au marché des services portuaires et la transparence financière des ports

Proposition de règlement
(COM(2013)0296 – C7-0144/2013 – 2013/0157(COD))

AM\1012660FR.doc

PE523.043v02-00

FR

Unie dans la diversité

FR

Amendement 85
Sabine Wils, Keith Taylor
Proposition de règlement

—

Proposition de rejet

Le Parlement européen rejette la proposition de la Commission.

Or. de

Justification

Ce règlement n'est pas nécessaire. Dans l'étude Portius, 80 % des personnes interrogées ont déclaré être satisfaites de l'accès au marché des services portuaires. La Commission essaie de poursuivre les paquets portuaires I et II pour limiter entre autres les droits des travailleurs et déréglementer les normes sociales. Il est fait référence à la directive relative aux concessions, mais celle-ci n'a pas encore été adoptée, et le texte n'est pas encore connu non plus. Par ailleurs, ce règlement porte considérablement atteinte au principe de subsidiarité.

Amendement 86
Śławomir Nitras, Artur Zasada, Jarosław Leszek Wałęsa
Proposition de règlement

—

Proposition de rejet

Le Parlement européen rejette la proposition de résolution.

Or. pl

Amendement 87
Philip Bradbourn
Proposition de règlement

—

Proposition de rejet

Le Parlement européen rejette la proposition de la Commission.

Or. en

Amendement 88
Karim Zéribi

Proposition de règlement
Titre 1
Proposition de règlement
Titre

Texte proposé par la Commission

Proposition de
RÈGLEMENT DU PARLEMENT
EUROPÉEN ET DU CONSEIL
établissant un cadre pour l'accès au marché
des services portuaires et la transparence
financière des ports
(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Amendement

Proposition de
DIRECTIVE DU PARLEMENT
EUROPÉEN ET DU CONSEIL
établissant un cadre pour l'accès au marché
des services portuaires et la transparence
financière des ports
(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Or. fr

Justification

Du à la disparité économique des ports en Europe, il est nécessaire de permettre une certaine flexibilité dans l'approche européenne entre ports des RTE-T. Une directive apparaît en ce sens plus appropriée qu'un règlement.

This amendment applies throughout the text. Adopting it will necessitate corresponding changes throughout.

Amendement 89
Philip Bradbourn
Proposition de règlement
Titre 1

Texte proposé par la Commission

Proposition de
RÈGLEMENT DU PARLEMENT
EUROPÉEN ET DU CONSEIL
établissant un cadre pour l'accès au marché
des services portuaires et la transparence
financière des ports
(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Amendement

Proposition de
DIRECTIVE DU PARLEMENT
EUROPÉEN ET DU CONSEIL
établissant un cadre pour l'accès au marché
des services portuaires et la transparence
financière des ports
(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Justification

Le présent amendement s'applique à l'ensemble du texte. Son adoption devra être suivie des modifications nécessaires.

Amendement 90
Peter van Dalen
Proposition de règlement
Titre 1

Texte proposé par la Commission

Proposition de
RÈGLEMENT DU PARLEMENT
EUROPÉEN ET DU CONSEIL
établissant un cadre pour l'accès au marché
des services portuaires et la transparence
financière des ports
(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Amendement

Proposition de
DIRECTIVE DU PARLEMENT
EUROPÉEN ET DU CONSEIL
établissant un cadre pour l'accès au marché
des services portuaires et la transparence
financière des ports
(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Justification

Cet amendement s'applique à l'ensemble du texte. S'il est adopté, cette modification devra donc être effectuée dans tout le document.

Amendement 91
Antonio Cancian
Proposition de règlement
Titre 1

Texte proposé par la Commission

Proposition de
RÈGLEMENT DU PARLEMENT
EUROPÉEN ET DU CONSEIL
établissant un cadre pour l'accès au marché
des services portuaires et la transparence
financière des ports

Amendement

Proposition de
DIRECTIVE DU PARLEMENT
EUROPÉEN ET DU CONSEIL
établissant un cadre pour l'accès au marché
des services portuaires et la transparence
financière des ports

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Or. it

Justification

Cet amendement s'applique à l'ensemble du texte. S'il est adopté, cette modification devra donc être effectuée dans tout le document.

Amendement 92

Sabine Wils

Proposition de règlement

Titre 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT
EUROPÉEN ET DU CONSEIL

établissant un cadre pour l'accès au marché
des services portuaires et la transparence
financière des ports

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT
EUROPÉEN ET DU CONSEIL

établissant un cadre pour l'accès au marché
des services portuaires et la transparence
financière des ports

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Or. de

Justification

Si la majorité des membres de la commission des transports et du tourisme et de la plénière estiment qu'une réglementation est nécessaire à ce stade, la forme du règlement n'est pas adapté pour tenir compte des différentes conditions en vigueur dans les ports européens. Une directive serait la forme la mieux adaptée pour tenir compte des différentes situations nationales.

Cet amendement s'applique à l'ensemble du texte. S'il est adopté, des modifications seront nécessaires dans l'ensemble du texte.

Amendement 93

Karim Zéribi

Proposition de règlement

Considérant 1

Texte proposé par la Commission

(1) La pleine intégration des ports dans des chaînes de transport et de logistique ininterrompues est nécessaire pour contribuer à la croissance et à une utilisation et un fonctionnement plus efficaces du réseau transeuropéen de transport et du marché intérieur. Elle suppose des services portuaires modernes qui contribuent à une utilisation efficace des ports et à un climat favorable aux investissements pour le développement des ports conformément aux exigences actuelles et futures en matière de transport et de logistique.

Amendement

(1) Les services portuaires modernes devraient contribuer à une plus grande efficacité des ports, un climat favorable permettant de développer les investissements portuaires en adéquation avec les besoins actuels et futurs en matière de transport et de logistique et une meilleure interconnexion avec les réseaux transeuropéen de transport ferroviaire. Un cadre financier pour une transparence financière devrait servir de base à l'accroissement des coopérations et des coordinations transfrontalières entre les ports en termes de planification des capacités d'infrastructure et de gestion.

Or. fr

Amendement 94

Sabine Wils

Proposition de règlement

Considérant 1

Texte proposé par la Commission

(1) La pleine intégration des ports dans des chaînes de transport et de logistique ininterrompues est nécessaire pour contribuer à la croissance et à une utilisation et un fonctionnement plus efficaces du réseau transeuropéen de transport **et du marché intérieur**. Elle suppose des services portuaires modernes qui contribuent à une utilisation efficace des ports et à un climat favorable aux investissements pour le développement des ports conformément aux exigences actuelles et futures en matière de transport et de logistique.

Amendement

(1) La pleine intégration des ports dans des chaînes de transport et de logistique ininterrompues est nécessaire pour contribuer à la croissance et à une utilisation et un fonctionnement plus efficaces du réseau transeuropéen de transport. Elle suppose des services portuaires modernes qui contribuent à une utilisation efficace des ports et à un climat favorable aux investissements pour le développement des ports conformément aux exigences actuelles et futures en matière de transport et de logistique.

Les normes sociales s'appliquant aux travailleurs des ports maritimes européens sont maintenues pleinement et ne sont pas remises en question par le présent

règlement. Il n'est pas non plus porté atteinte au droit de grève.

Or. de

Justification

Actuellement, la Commission parle de 110 000 travailleurs portuaires. Ce sont eux qui assurent le fonctionnement des ports européens. Les paquets portuaires I et II visaient à détériorer les normes sociales et les conditions de travail. Le projet à l'examen comprend également des formulations visant à limiter le droit de grève. Il est par conséquent important d'ajouter au considérant 1 les deux phrases proposées.

Amendement 95
Philip Bradbourn
Proposition de règlement
Considérant 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(1 bis) Il est essentiel de remédier à la complexité des procédures administratives de dédouanement, qui sont un obstacle majeur à la compétitivité du transport maritime à courte distance.

Or. en

Justification

Comme dans le cas de la directive concessions, il semble souhaitable de faire référence à ce protocole.

Amendement 96
Georges Bach
Proposition de règlement
Considérant 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(1 bis) Pour relever les défis qui attendent le secteur du transport maritime, il importe que les mesures d'amélioration des procédures administratives et douanières, énoncées dans la

communication de la Commission intitulée "Les ports: un moteur pour la croissance", soient appliquées parallèlement au présent règlement. La complexité des procédures administratives de dédouanement – cause de retards dans les ports – est un obstacle majeur à la compétitivité du transport maritime à courte distance et au bon fonctionnement des ports de l'Union.

Or. en

Amendement 97
Karim Zéribi

Proposition de règlement
Considérant 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(1 bis) Le protocole no 26 sur les services d'intérêt général, et plus particulièrement son article 2, prévoit que les dispositions des traités ne portent en aucune manière atteinte à la compétence des États membre pour fournir, faire exécuter et organiser des services non économiques d'intérêt général.

Or. fr

Justification

Comme dans le cas de la directive concessions, il semble souhaitable de faire référence à ce protocole.

Amendement 98
Karim Zéribi

Proposition de règlement
Considérant 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(1 ter) La Commission devrait proposer un concept transeuropéen dans le cadre des Autoroutes de la Mer afin de pouvoir développer les ports dans les régions frontalières, notamment en Méditerranée, en Mer Noire, sur la façade Atlantique et dans la Mer Baltique afin de mettre en oeuvre des services portuaires adéquats en termes de distance des flux de marchandises entre le port de départ et le port d'arrivée, contribuant ainsi à une réduction de la pollution et des nuisances sonores des transports terrestres.

Or. fr

Amendement 99
Georgios Koumoutsakos
Proposition de règlement
Considérant 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(1 bis) Les ports peuvent contribuer à la compétitivité à long terme des industries européennes sur les marchés mondiaux, tout en apportant une valeur ajoutée et en créant des emplois dans l'ensemble des régions côtières de l'Union. Pour relever les défis qui attendent le secteur du transport maritime, tels que le manque d'efficacité du transport durable et de la chaîne logistique, il importe que les mesures d'amélioration des procédures administratives et douanières, énoncées dans la communication de la Commission intitulée "Les ports: un moteur pour la croissance", soient appliquées parallèlement au présent règlement. La complexité des procédures administratives de dédouanement – cause de retards dans les ports – est un obstacle majeur à la compétitivité du transport maritime à

courte distance et au bon fonctionnement des ports de l'Union.

Or. en

Amendement 100
Inés Ayala Sender
Proposition de règlement
Considérant 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(1 bis) Un degré élevé de simplification des procédures douanières peut constituer un atout économique majeur pour la compétitivité des ports. Afin d'éviter une concurrence déloyale entre les ports et de réduire les formalités douanières susceptibles de porter gravement atteinte aux intérêts financiers de l'Union, les autorités portuaires doivent adopter une stratégie rationnelle et efficace fondée sur les risques visant à écarter toute distorsion de la concurrence. Il convient que la Commission et les États membres assurent un suivi effectif et régulier de ces procédures, et que la Commission évalue la nécessité de prendre des mesures appropriées pour lutter contre la concurrence déloyale.

Or. en

Amendement 101
Philip Bradbourn
Proposition de règlement
Considérant 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(1 ter) S'il est primordial d'accroître la transparence financière dans les ports financés par des fonds publics, le degré de transparence nécessaire dans les ports financés par des fonds privés est limité dans la mesure où ceux-ci obéissent

d'ores et déjà aux règles de concurrence de l'Union.

Or. en

Amendement 102
Philip Bradbourn
Proposition de règlement
Considérant 1 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(1 quater) Il convient que les gestionnaires des ports dialoguent avec les clients. Il n'est donc pas nécessaire de recourir à un organisme de surveillance indépendant qui risquerait de faire preuve d'une bureaucratie excessive.

Or. en

Amendement 103
Sabine Wils
Proposition de règlement
Considérant 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

(2) Dans la communication intitulée «L'acte pour le marché unique II - Ensemble pour une nouvelle croissance», la Commission a rappelé que l'attractivité du transport maritime dépend de l'existence de services portuaires efficaces et fiables et qu'il était nécessaire de s'attacher aux questions relatives à la transparence des financements publics et des redevances portuaires, **aux** efforts à fournir en termes de simplification administrative dans les ports **et à l'examen des restrictions qui s'appliquent à la prestation de services portuaires.**

(2) Dans la communication intitulée «L'acte pour le marché unique II - Ensemble pour une nouvelle croissance», la Commission a rappelé que l'attractivité du transport maritime dépend de l'existence de services portuaires efficaces et fiables et qu'il était nécessaire de s'attacher aux questions relatives à la transparence des financements publics et des redevances portuaires **ainsi qu'aux** efforts à fournir en termes de simplification administrative dans les ports.

⁶ COM(2012) 573 final du 3.10.2012.

⁶ COM(2012) 573 final du 3.10.2012.

Amendement 104
Philip Bradbourn
Proposition de règlement
Considérant 3

Texte proposé par la Commission

(3) Les mesures facilitant l'accès au marché des services portuaires au niveau de l'Union et introduisant la transparence financière et l'autonomie des ports maritimes renforceront la qualité et l'efficacité des services fournis aux utilisateurs du port et installeront un climat plus favorable aux investissements dans les ports, contribuant de ce fait à la réduction des coûts pour les utilisateurs des transports et à la promotion du transport maritime à courte distance et d'une meilleure intégration du transport maritime avec le rail, les voies navigables intérieures et le transport routier.

Amendement

(3) Les mesures facilitant l'accès au marché des services portuaires au niveau de l'Union et introduisant la transparence financière et l'autonomie des ports maritimes ***financés par des fonds publics*** renforceront la qualité et l'efficacité des services fournis aux utilisateurs du port et installeront un climat plus favorable aux investissements dans les ports, contribuant de ce fait à la réduction des coûts pour les utilisateurs des transports et à la promotion du transport maritime à courte distance et d'une meilleure intégration du transport maritime avec le rail, les voies navigables intérieures et le transport routier.

Amendement 105
Dominique Vlasto

Proposition de règlement
Considérant 3

Texte proposé par la Commission

(3) Les mesures facilitant l'accès au marché des services portuaires au niveau de l'Union et introduisant la transparence financière et l'autonomie des ports maritimes renforceront la qualité et l'efficacité des services fournis aux utilisateurs du port et installeront un climat plus favorable aux investissements dans les ports, contribuant de ce fait à la réduction des coûts pour les utilisateurs des transports et à la promotion du transport

Amendement

(3) Les mesures facilitant l'accès au marché des services portuaires au niveau de l'Union et introduisant la transparence financière et l'autonomie des ports maritimes renforceront la qualité et l'efficacité des services fournis aux utilisateurs du port et installeront un climat plus favorable aux investissements dans les ports, contribuant de ce fait à la réduction des coûts pour les utilisateurs des transports et à la promotion du transport

maritime à courte distance et d'une meilleure intégration du transport maritime avec le rail, les voies navigables intérieures et le transport routier.

maritime à courte distance et d'une meilleure intégration du transport maritime avec le rail, les voies navigables intérieures et le transport routier. ***Elles devront par ailleurs permettre de lever les barrières persistantes au transport maritime intra-communautaire, qui sont des obstacles à la création d'un véritable marché intérieur du transport maritime.***

Or. fr

Justification

L'objectif de faire émerger un véritable marché intérieur du transport maritime se heurte aux très nombreux obstacles persistant dans les trajets maritimes intra-communautaires. La levée de ces barrières douanières, administratives et techniques doivent figurer parmi les objectifs prioritaires de la Commission, sans quoi cela ferait échec à sa stratégie.

Amendement 106

Luis de Grandes Pascual

Proposition de règlement

Considérant 3

Texte proposé par la Commission

(3) Les mesures facilitant l'accès au marché des services portuaires au niveau de l'Union et introduisant la transparence financière ***et l'autonomie*** des ports maritimes renforceront la qualité et l'efficacité des services fournis aux utilisateurs du port et installeront un climat plus favorable aux investissements dans les ports, contribuant de ce fait à la réduction des coûts pour les utilisateurs des transports et à la promotion du transport maritime à courte distance et d'une meilleure intégration du transport maritime avec le rail, les voies navigables intérieures et le transport routier.

Amendement

(3) Les mesures facilitant l'accès au marché des services portuaires au niveau de l'Union et introduisant la transparence financière des ports maritimes renforceront la qualité et l'efficacité des services fournis aux utilisateurs du port et installeront un climat plus favorable aux investissements dans les ports, contribuant de ce fait à la réduction des coûts pour les utilisateurs des transports et à la promotion du transport maritime à courte distance et d'une meilleure intégration du transport maritime avec le rail, les voies navigables intérieures et le transport routier.

Or. es

Amendement 107
Mara Bizzotto
Proposition de règlement
Considérant 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(3 bis) Aux fins d'une transparence financière accrue, garantie par une association plus étroite entre les modalités de collecte des ressources et les centres de coûts, le gestionnaire du port doit pouvoir disposer de ressources propres à définir en fonction du volume du trafic traité par le port. Les ressources propres peuvent être considérées en tant que part des recettes fiscales tirées de l'activité de trafic commercial développée dans le port, en plus des recettes normales de l'activité portuaire. Cette disposition renforce le principe de subsidiarité de l'Union et limite l'octroi de ressources du gouvernement, lesquelles pourraient, dans certains cas, apparaître comme des aides d'État.

Or. it

Amendement 108
Luis de Grandes Pascual
Proposition de règlement
Considérant 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

(4) La grande majorité du trafic maritime de l'Union transite par les ports maritimes du réseau transeuropéen de transport. Afin d'atteindre son objectif de manière proportionnée sans imposer de charge inutile aux autres ports, le présent règlement devrait s'appliquer aux ports du réseau transeuropéen de transport, chacun de ceux-ci jouant un rôle important dans le système européen de transport, soit parce qu'il traite plus de 0,1 % de l'ensemble des marchandises ou du nombre total de

(4) La grande majorité du trafic maritime de l'Union transite par les ports maritimes du réseau transeuropéen de transport. Afin d'atteindre son objectif de manière proportionnée sans imposer de charge inutile aux autres ports, le présent règlement devrait s'appliquer aux ports du réseau transeuropéen de transport, chacun de ceux-ci jouant un rôle important dans le système européen de transport, soit parce qu'il traite plus de 0,1 % de l'ensemble des marchandises ou du nombre total de

passagers dans l'UE, soit parce qu'il améliore l'accessibilité des îles ou des régions périphériques, sans préjudice, toutefois, de la possibilité qu'ont les États membres de décider d'appliquer le présent règlement aux autres ports également. *Les services de pilotage exécutés en haute mer n'ont pas d'incidence directe sur l'efficacité des ports puisqu'ils ne servent pas à l'entrée et à la sortie directe des ports et n'ont donc pas leur place dans le présent règlement.*

passagers dans l'UE, soit parce qu'il améliore l'accessibilité des îles ou des régions périphériques, sans préjudice, toutefois, de la possibilité qu'ont les États membres de décider d'appliquer le présent règlement aux autres ports également.

Or. es

Amendement 109
Philip Bradbourn, Jacqueline Foster
Proposition de règlement
Considérant 4

Texte proposé par la Commission

(4) La grande majorité du trafic maritime de l'Union transite par les ports maritimes du réseau transeuropéen de transport. Afin d'atteindre son objectif de manière proportionnée sans imposer de charge inutile aux autres ports, le présent règlement devrait s'appliquer aux ports du réseau transeuropéen de transport, chacun de ceux-ci jouant un rôle important dans le système européen de transport, soit parce qu'il traite plus de 0,1 % de l'ensemble des marchandises ou du nombre total de passagers dans l'UE, soit parce qu'il améliore l'accessibilité des îles ou des régions périphériques, sans préjudice, toutefois, de la possibilité qu'ont les États membres de décider d'appliquer le présent règlement aux autres ports également. Les services de pilotage exécutés en haute mer n'ont pas d'incidence directe sur l'efficacité des ports puisqu'ils ne servent pas à l'entrée et à la sortie directe des ports et n'ont donc pas leur place dans le présent règlement.

Amendement

(4) La grande majorité du trafic maritime de l'Union transite par les ports maritimes du réseau transeuropéen de transport. Afin d'atteindre son objectif de manière proportionnée sans imposer de charge inutile aux autres ports, le présent règlement devrait s'appliquer **uniquement** aux ports **maritimes** du réseau transeuropéen de transport, chacun de ceux-ci jouant un rôle important dans le système européen de transport, soit parce qu'il traite plus de 0,1 % de l'ensemble des marchandises ou du nombre total de passagers dans l'UE, soit parce qu'il améliore l'accessibilité des îles ou des régions périphériques, sans préjudice, toutefois, de la possibilité qu'ont les États membres de décider d'appliquer le présent règlement aux autres ports également. **Il convient de l'appliquer uniquement, le cas échéant, aux ports maritimes bénéficiaires de subventions publiques élevées.** Les services de pilotage exécutés en haute mer n'ont pas d'incidence directe sur l'efficacité des ports puisqu'ils ne servent pas à l'entrée

et à la sortie directe des ports et n'ont donc pas leur place dans le présent règlement.

Or. en

Justification

Lorsque les ports se font concurrence sur un marché libre sans dépendre de subventions, la pression de la concurrence suffit à garantir la prestation efficiente des services intraportuaires ainsi que la fixation des frais facturés aux clients en fonction du marché et dans le respect de la législation habituelle dans le domaine de la concurrence.

Amendement 110
Dominique Vlasto

Proposition de règlement
Considérant 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(4 bis) La nature particulière de l'organisation et des missions exercées par les gestionnaires du port et l'extrême diversité des ports européens rendent impossible et peu pertinente toute démarche d'uniformisation au niveau communautaire. À ce titre, il est primordial de reconnaître la compétence des États membres pour définir le mode de gestion de leurs ports, en tenant dûment compte des spécificités et caractéristiques de chacun des ports et des législations nationales en vigueur, sans que cela fasse obstacle au respect des règles du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en matière de respect de la concurrence et de la transparence financière.

Or. fr

Justification

Le caractère contestable du choix d'un règlement, au regard des très nombreuses disparités de situations géographiques et typologiques des ports et de législations nationales, impose de

rappeler le principe que la gestion des ports relève actuellement, et doit pour l'avenir, de la compétence des Etats membres. Cette compétence nationale, indispensable pour tenir compte des spécificités locales, n'est pas vue comme un obstacle au respect des règles de concurrence et de transparence des Traités.

Amendement 111

Carlo Fidanza

Proposition de règlement

Considérant 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5 bis) Les services de pilotage, de remorquage et d'amarrage constituent l'essentiel des mesures visant à garantir la sécurité du transit, des manœuvres et de la présence des navires dans les ports, dans l'intérêt des utilisateurs de ces services, de la communauté portuaire et de l'ensemble de la communauté locale. Ces services sont mieux connus sous l'appellation de services techniques nautiques, qui ont comme caractéristique commune de garantir aux utilisateurs qu'ils disposeront de ressources humaines professionnelles et de matériels adaptés aux meilleures conditions financières. Il convient tout particulièrement que l'autorité compétente garantisse la sécurité de la navigation et de l'amarrage des navires dans les ports, ainsi que la protection des navires en cas de nécessité ou d'urgence.

Or. en

Amendement 112

Karim Zéribi

Proposition de règlement

Considérant 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5 bis) Les services de pilotage, de

lamanage et de remorquage sont des services technico-nautiques qui présentent des caractéristiques de service public comme l'universalité et la continuité du service, la réglementation et la surveillance par l'autorité publique, et la satisfaction d'exigences d'intérêt public, comme la sécurité maritime et la protection de l'environnement. Ces caractéristiques justifient que certains Etats membres établissent un cadre juridique spécifique encadrant les prestataires de ces services, et qu'ils soient exclus du champ d'application du chapitre II de la présente directive;

Or. fr

Justification

La directive devrait prendre en considération les spécificités des services de pilotage, de remorquage et de lamanage, notamment leur lien étroit avec la sûreté et la sécurité maritimes et la protection de l'environnement.

Amendement 113

Tanja Fajon

Proposition de règlement

Considérant 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5 bis) Tous les prestataires de services portuaires devraient en toutes circonstances, en particulier dans le cadre du présent règlement, agir dans l'intérêt public.

Or. en

Amendement 114

Ivo Belet, Marianne Thyssen

Proposition de règlement

Considérant 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5 bis) Conformément au protocole n° 26 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, le présent règlement ne porte pas atteinte à la compétence des États membres visant à organiser les services qui y sont visés comme des services non économiques d'intérêt général.

Or. nl

Amendement 115

Karim Zéribi

Proposition de règlement

Considérant 5 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5 ter) Les services de lamanage présentent des caractéristiques de service public comme l'universalité et la continuité du service, la réglementation et la surveillance par l'autorité publique, et la satisfaction d'exigences d'intérêt public, comme la sécurité maritime et la protection de l'environnement. Ces caractéristiques ont été reconnues pour les services de lamanage par la Cour de justice de l'UE dans son arrêt du 18 juin 1998 Corsica Ferries France (C-266/96);

Or. fr

Justification

La directive devrait prendre en considération les spécificités des services lamanage, notamment leurs caractéristiques de service public déjà reconnues la CJUE.

Amendement 116

Ivo Belet, Marianne Thyssen

Proposition de règlement
Considérant 5 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5 ter) Le présent règlement est sans incidence sur les modèles de gestion portuaire des États membres dès lors que ces modèles respectent les règles relatives à l'accès au marché et à la transparence financière. Il s'applique quelle que soit la répartition des compétences entre les pouvoirs publics et les gestionnaires des ports dans les États membres.

Or. nl

Amendement 117
Carlo Fidanza
Proposition de règlement
Considérant 5 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5 quater) En raison du lien entre les services techniques nautiques, d'une part, et la sûreté maritime, la sécurité et la protection de l'environnement, d'autre part, les États membres peuvent fournir, dans leur législation nationale, un cadre réglementaire destiné à orienter et à contrôler les prestataires de services concernés, en coordonnant leurs activités et en adoptant des règles spécifiques sur la transparence et la non-discrimination en vue de l'accès à la profession, sur l'organisation ainsi que sur les modalités de prestation de tels services.

Or. en

Amendement 118
Philippe De Backer
Proposition de règlement
Considérant 6

Texte proposé par la Commission

(6) L'autoprestation de services qui suppose que les compagnies maritimes ou les prestataires de services portuaires emploient le personnel de leur choix et se fournissent à elles-mêmes les services portuaires est réglementée dans un certain nombre d'États membres pour des raisons de sécurité ou pour des raisons sociales. Les parties prenantes consultées par la Commission lors de la préparation de sa proposition ont souligné que l'imposition d'une autorisation généralisée pour l'autoprestation de services au niveau de l'Union exigerait d'autres règles concernant la sécurité et les questions sociales afin d'éviter d'éventuels effets négatifs dans ces domaines. Il **conviendrait** donc, à ce stade, de **ne pas** réglementer cette question au niveau de l'Union **et** de laisser les États membres réglementer ou non l'autoprestation de services portuaires. Par conséquent, le présent règlement ne devrait porter que sur la prestation de services portuaires contre rémunération.

Amendement

(6) L'autoprestation de services qui suppose que les compagnies maritimes ou les prestataires de services portuaires emploient le personnel de leur choix et se fournissent à elles-mêmes les services portuaires est réglementée dans un certain nombre d'États membres pour des raisons de sécurité ou pour des raisons sociales. Les parties prenantes consultées par la Commission lors de la préparation de sa proposition ont souligné que l'imposition d'une autorisation généralisée pour l'autoprestation de services au niveau de l'Union exigerait d'autres règles concernant la sécurité et les questions sociales afin d'éviter d'éventuels effets négatifs dans ces domaines. Il **convient** donc, à ce stade, **non pas** de réglementer cette question au niveau de l'Union, **mais** de laisser, **pour l'heure**, les États membres réglementer ou non l'autoprestation de services portuaires. Par conséquent, le présent règlement ne devrait porter que sur la prestation de services portuaires contre rémunération.

Or. en

Amendement 119
Corien Wortmann-Kool
Proposition de règlement
Considérant 6

Texte proposé par la Commission

(6) L'autoprestation de services qui suppose que les compagnies maritimes ou les prestataires de services portuaires emploient le personnel de leur choix et se fournissent à elles-mêmes les services portuaires est réglementée dans un certain nombre d'États membres pour des raisons de sécurité ou pour des raisons sociales. Les parties prenantes consultées par la Commission lors de la préparation de sa

Amendement

(6) L'autoprestation de services qui suppose que les compagnies maritimes ou les prestataires de services portuaires emploient le personnel de leur choix et se fournissent à elles-mêmes les services portuaires est réglementée dans un certain nombre d'États membres pour des raisons de sécurité ou pour des raisons sociales. Les parties prenantes consultées par la Commission lors de la préparation de sa

proposition ont souligné que l'imposition d'une autorisation généralisée pour l'autoprestation de services au niveau de l'Union exigerait d'autres règles concernant la sécurité et les questions sociales afin d'éviter d'éventuels effets négatifs dans ces domaines. Il *conviendrait* donc, *à ce stade*, de *ne pas* réglementer cette question au niveau de l'Union *et* de laisser les États membres réglementer ou non l'autoprestation de services portuaires. *Par conséquent, le présent règlement ne devrait porter que sur la prestation de services portuaires contre rémunération.*

proposition ont souligné que l'imposition d'une autorisation généralisée pour l'autoprestation de services au niveau de l'Union exigerait d'autres règles concernant la sécurité et les questions sociales afin d'éviter d'éventuels effets négatifs dans ces domaines. Il *convient* donc, *non pas* de réglementer cette question au niveau de l'Union, *mais* de laisser les États membres réglementer ou non l'autoprestation de services portuaires.

Or. en

Amendement 120 Dominique Vlasto

Proposition de règlement Considérant 6

Texte proposé par la Commission

(6) L'autoprestation de services qui suppose que les compagnies maritimes ou les prestataires de services portuaires emploient le personnel de leur choix et se fournissent à elles-mêmes les services portuaires est réglementée dans un certain nombre d'États membres pour des raisons de sécurité ou pour des raisons sociales. Les parties prenantes consultées par la Commission lors de la préparation de sa proposition ont souligné que l'imposition d'une autorisation généralisée pour l'autoprestation de services au niveau de l'Union exigerait d'autres règles concernant la sécurité et les questions sociales afin d'éviter *d'éventuels effets négatifs* dans ces domaines. Il *conviendrait* donc, *à ce stade*, de ne pas réglementer cette question au niveau de l'Union et de *laisser les* États membres réglementer ou non l'autoprestation de services portuaires. Par conséquent, le présent règlement ne devrait

Amendement

(6) L'autoprestation de services qui suppose que les compagnies maritimes ou les prestataires de services portuaires emploient le personnel de leur choix et se fournissent à elles-mêmes les services portuaires est réglementée dans un certain nombre d'États membres pour des raisons de sécurité ou pour des raisons sociales. Les parties prenantes consultées par la Commission lors de la préparation de sa proposition ont souligné que l'imposition d'une autorisation généralisée pour l'autoprestation de services au niveau de l'Union exigerait d'autres règles concernant la sécurité et les questions sociales afin d'éviter *tout effet négatif* dans ces domaines. Il *conviendrait* donc de ne pas réglementer cette question au niveau de l'Union et de *réaffirmer la compétence et la responsabilité des* États membres *d'examiner l'opportunité de* réglementer ou non l'autoprestation de services

porter que sur la prestation de services portuaires contre rémunération.

portuaires. Par conséquent, le présent règlement ne devrait porter que sur la prestation de services portuaires contre rémunération.

Or. fr

Justification

Précision de la rédaction de la version française.

Amendement 121
Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui
Proposition de règlement
Considérant 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6 bis) Conformément au protocole n° 26 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, les dispositions du présent règlement ne portent en aucune manière atteinte aux compétences des États membres visant à fournir les activités et les services qui y sont visés ou à les organiser comme des services non économiques d'intérêt général. Par conséquent, les États membres et leurs autorités compétentes conservent la compétence d'organiser ces activités et ces services comme des activités et services économiques ou non économiques.

Or. nl

Justification

See the agreement reached in the trilogue on the award of concession contracts (quote): "This Directive recognises and reaffirms the right of Member States and public authorities to decide the means of administration they judge to be most appropriate for performing works and providing services. In particular, this Directive should not in any way affect the freedom of Member States and public authorities to perform works or provide services directly to the public (or) to outsource such provision by delegating it to third parties. Member States or public authorities should remain free to define and specify the characteristics of the services

to be provided, including any conditions regarding the quality or price of the services, in accordance with Union law, in order to pursue their public policy objectives. It should be recalled that Member States are free to decide, in compliance with the Treaty principles of equal treatment, non-discrimination, transparency and the free movement of persons to organize the provision of services either as services of general economic interest or as non-economic services of general interest or as a mixture thereof. It should equally be recalled that this Directive is without prejudice to the freedom of national, regional and local authorities to define, in conformity with Union law, services of general economic interest, their scope and the characteristics of the service to be provided, including any conditions regarding the quality of the service, in order to pursue its public policy objectives. It should also be without prejudice to the power of national, regional and local authorities to provide, commission and finance services of general economic interest in accordance with Article 14 TFEU and Protocol No 26 annexed to the Treaties. [...] It is appropriate to clarify that non-economic services of general interest should not fall within the scope of this Directive.”

Amendement 122

Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui

Proposition de règlement

Considérant 6 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6 ter) Le présent règlement n'impose aucun modèle de gestion portuaire qui doterait le gestionnaire du port d'un statut, d'un rôle ou d'une mission spécifique. Les modèles de gestion portuaire qui existent dans les États membres et qui sont établis dans leur législation nationale peuvent donc rester en place à condition qu'ils respectent les règles en matière d'accès au marché et de transparence. Il en va de même des modèles qui délèguent les droits et les responsabilités liés à la gestion portuaire à des autorités, éventuellement différentes, qui veillent à l'intérêt général dans les ports.

Or. nl

Justification

Le règlement doit être neutre vis-à-vis des différents modèles de gestion portuaire: publics ou privés, centralisés ou décentralisés, avec des délégations de compétences plus ou moins poussées, etc. Certains États membres possèdent une législation nationale ou régionale

spécifique qui fixe un cadre réglementaire détaillé. Les organes de gestion ne sont toujours des acteurs à vocation (exclusivement) commerciale: il peut également s'agir d'autorités qui visent à préserver d'intérêt général ou à créer de la valeur ajoutée en faveur de toute une région.

Amendement 123

Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui

Proposition de règlement

Considérant 6 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6 quater) Dans certains modèles de gestion portuaire, les gestionnaires sont l'instance compétente pour exercer certains droits et certaines responsabilités. Le présent règlement s'applique indépendamment du fait que cette instance compétente soit l'État membre lui-même ou soit un gestionnaire habilité à cette fin.

Or. nl

Justification

À l'article 8, paragraphe 3, de la proposition de règlement, la Commission européenne admet la possibilité que l'autorité compétente (telle que le texte y fait référence à plusieurs reprises) puisse être le gestionnaire du port. D'autres articles sont cependant plus ambigus à cet égard, ce qui justifie cette explicitation dans les considérants.

Amendement 124

Carlo Fidanza

Proposition de règlement

Considérant 7

Texte proposé par la Commission

Amendement

(7) Dans un souci de gestion portuaire efficiente, sûre et respectueuse de l'environnement, le gestionnaire du port devrait être en mesure d'exiger que les prestataires de services portuaires puissent démontrer qu'ils satisfont aux exigences minimales pour exécuter le service de manière appropriée. Ces exigences

(7) Dans un souci de gestion portuaire efficiente, sûre et respectueuse de l'environnement, le gestionnaire du port devrait être en mesure d'exiger que les prestataires de services portuaires puissent démontrer qu'ils satisfont aux exigences minimales pour exécuter le service de manière appropriée. Ces exigences

minimales devraient être **limitées à un ensemble de conditions** clairement **défini** concernant les qualifications professionnelles des exploitants, notamment en matière de formation, **et** l'équipement nécessaire dans la mesure où ces exigences sont transparentes, non discriminatoires, objectives et pertinentes pour la prestation du service portuaire.

minimales devraient être clairement **définies** concernant, **entre autres**, les qualifications professionnelles des exploitants, notamment en matière de formation, l'équipement nécessaire, **la disponibilité du service, le respect des exigences en matière de sûreté maritime ou de sécurité et sûreté d'un port ou de l'un de ses accès, de ses installations, de son personnel, ainsi que le respect des exigences environnementales** dans la mesure où ces exigences sont transparentes, non discriminatoires, objectives et pertinentes pour la prestation du service portuaire.

Or. en

Amendement 125 **Karim Zéribi**

Proposition de règlement **Considérant 7**

Texte proposé par la Commission

(7) Dans un souci de gestion portuaire efficiente, sûre et respectueuse de l'environnement, le gestionnaire du port **devrait être en mesure d'exiger que les** prestataires de services portuaires **puissent démontrer qu'ils satisfont aux** exigences minimales pour exécuter le service de manière appropriée. Ces exigences minimales devraient **être limitées à un ensemble de conditions clairement défini concernant** les qualifications professionnelles des exploitants, notamment en matière de formation, **et l'équipement nécessaire dans la mesure où ces exigences sont transparentes, non discriminatoires, objectives et pertinentes pour la prestation du service portuaire.**

Amendement

(7) Dans un souci de gestion portuaire efficiente, sûre et respectueuse de l'environnement, le gestionnaire du port **doit pouvoir imposer aux** prestataires de services portuaires **des** exigences minimales pour exécuter le service de manière appropriée. Ces exigences minimales devraient **inclure, entre autres**, les qualifications professionnelles des exploitants, notamment en matière de formation **ainsi que le respect des conventions collectives et des standards sociaux nationaux applicables au service concerné, l'équipement nécessaire, le respect des exigences en matière de sécurité maritime, de sûreté du port et les exigences environnementales.**

Or. fr

Amendement 126
Sabine Wils
Proposition de règlement
Considérant 7

Texte proposé par la Commission

(7) Dans un souci de gestion portuaire efficiente, sûre et respectueuse de l'environnement, le gestionnaire du port devrait être en mesure d'exiger que les prestataires de services portuaires puissent démontrer qu'ils satisfont aux exigences minimales pour exécuter le service de manière appropriée. Ces exigences minimales devraient être limitées à un ensemble de conditions clairement défini concernant les qualifications professionnelles des exploitants, notamment en matière de formation, et l'équipement nécessaire dans la mesure où ces exigences sont transparentes, non discriminatoires, objectives et pertinentes pour la prestation du service portuaire.

Amendement

(7) Dans un souci de gestion portuaire efficiente, sûre, **sociale** et respectueuse de l'environnement, le gestionnaire du port devrait être en mesure d'exiger que les prestataires de services portuaires **et leurs sous-traitants** puissent démontrer qu'ils satisfont aux exigences minimales pour exécuter le service de manière appropriée. Ces exigences minimales devraient être limitées à un ensemble de conditions clairement défini concernant les qualifications professionnelles des exploitants, notamment en matière de formation, et l'équipement nécessaire dans la mesure où ces exigences sont transparentes, non discriminatoires, objectives et pertinentes pour la prestation du service portuaire.

Les activités des prestataires ne doivent être effectuées qu'en respectant toutes les dispositions en matière de sécurité et toutes les contraintes environnementales imposées, et en appliquant tous les régimes et accords tarifaires et d'organisation du travail.

Or. de

Justification

Selon la Commission, 110 000 personnes sont employées dans les ports maritimes européens. Les chiffres réels devraient être encore supérieurs à ces estimations. Il est indispensable que le gestionnaire du port contrôle aussi le respect des normes sociales et l'application des exigences de sécurité et de protection de l'environnement.

Amendement 127
Brian Simpson
Proposition de règlement
Considérant 7

Texte proposé par la Commission

(7) Dans un souci de gestion portuaire efficiente, sûre et respectueuse de l'environnement, le gestionnaire du port devrait être en mesure d'exiger que les prestataires de services portuaires puissent démontrer qu'ils satisfont aux exigences minimales pour exécuter le service de manière appropriée. Ces exigences minimales devraient être limitées à un ensemble de conditions clairement défini concernant les qualifications professionnelles des exploitants, notamment en matière de formation, *et l'équipement nécessaire dans la mesure où ces exigences sont transparentes, non discriminatoires, objectives et pertinentes pour la prestation* du service portuaire.

Amendement

(7) Dans un souci de gestion portuaire efficiente, sûre et respectueuse de l'environnement *et des normes sociales*, le gestionnaire du port devrait être en mesure d'exiger que les prestataires de services portuaires puissent démontrer qu'ils satisfont aux exigences minimales pour exécuter le service de manière appropriée. Ces exigences minimales devraient être limitées à un ensemble de conditions clairement défini concernant les qualifications professionnelles des exploitants, notamment en matière de formation, l'équipement nécessaire *à la prestation du service portuaire demandé, le respect de la sûreté maritime et de la sécurité portuaire, le respect des exigences locales, nationales, européennes et internationales dans le domaine de l'environnement, ainsi que la bonne réputation du prestataire* du service portuaire *au regard de l'application des normes sociales de protection de la santé et de la sécurité des salariés et du droit du travail*.

Or. en

Justification

Parallèlement aux qualifications professionnelles, à l'équipement, à la sûreté maritime et aux préoccupations environnementales, la bonne réputation en matière de respect des normes sociales devrait également entrer en ligne de compte dans le choix des prestataires de services.

Amendement 128
Georges Bach
Proposition de règlement
Considérant 7

Texte proposé par la Commission

(7) Dans un souci de gestion portuaire

Amendement

(7) Dans un souci de gestion portuaire

efficace, sûre et respectueuse de l'environnement, le gestionnaire du port devrait être en mesure d'exiger que les prestataires de services portuaires puissent démontrer qu'ils satisfont aux exigences minimales pour exécuter le service de manière appropriée. Ces exigences minimales devraient être limitées à un ensemble de conditions clairement défini concernant les qualifications professionnelles des exploitants, notamment en matière de formation, et l'équipement nécessaire *dans la mesure où ces exigences sont transparentes, non discriminatoires, objectives et pertinentes pour la prestation du service portuaire.*

efficace, sûre et respectueuse de l'environnement *et des normes sociales*, le gestionnaire du port devrait être en mesure d'exiger que les prestataires de services portuaires, *y compris les sous-traitants*, puissent démontrer qu'ils satisfont aux exigences minimales pour exécuter le service de manière appropriée. Ces exigences minimales devraient être limitées à un ensemble de conditions clairement défini concernant les qualifications professionnelles des exploitants, notamment en matière de formation, et l'équipement nécessaire, *le respect des exigences en matière de sûreté maritime, le respect par le prestataire des droits sociaux et du droit du travail, y compris l'application de la législation et des accords visant à protéger la santé et la sécurité des salariés.*

Or. en

Amendement 129
Jutta Steinruck
Proposition de règlement
Considérant 7

Texte proposé par la Commission

(7) Dans un souci de gestion portuaire efficace, sûre et respectueuse de l'environnement, le gestionnaire du port devrait être en mesure d'exiger que les prestataires de services portuaires puissent démontrer qu'ils satisfont aux exigences minimales pour exécuter le service de manière appropriée. Ces exigences minimales devraient être limitées à un ensemble de conditions clairement défini concernant les qualifications professionnelles des exploitants, notamment en matière de formation, *et* l'équipement nécessaire *dans la mesure où ces exigences sont transparentes, non discriminatoires, objectives et pertinentes*

Amendement

(7) Dans un souci de gestion portuaire efficace, sûre et respectueuse de l'environnement *et des normes sociales*, le gestionnaire du port devrait être en mesure d'exiger que les prestataires de services portuaires, *y compris les sous-traitants*, puissent démontrer qu'ils satisfont aux exigences minimales pour exécuter le service de manière appropriée. Ces exigences minimales devraient être limitées à un ensemble de conditions clairement défini concernant les qualifications professionnelles des exploitants, notamment en matière de formation, l'équipement nécessaire *à la prestation du service portuaire demandé, le respect des exigences en matière de*

pour la prestation du service portuaire.

sûreté maritime, le respect des exigences environnementales, la bonne réputation du prestataire au regard des droits sociaux et du droit du travail, y compris l'application de la législation et des accords de protection de la santé et de la sécurité, ainsi que des salariés.

Or. en

Amendement 130
David-Maria Sassoli, Franco Frigo
Proposition de règlement
Considérant 7

Texte proposé par la Commission

(7) Dans un souci de gestion portuaire efficiente, sûre et respectueuse de l'environnement, **le gestionnaire du port devrait être en mesure d'exiger que** les prestataires de services portuaires **puissent démontrer** qu'ils satisfont aux exigences minimales pour exécuter **le service** de manière appropriée. Ces exigences minimales devraient être limitées à un ensemble de conditions clairement défini concernant les qualifications professionnelles des exploitants, **notamment en matière de formation, et l'équipement nécessaire dans la mesure où ces exigences sont transparentes, non discriminatoires, objectives et pertinentes pour la prestation du service portuaire.**

Amendement

(7) Dans un souci de gestion portuaire efficiente, sûre et respectueuse de l'environnement, les prestataires de services portuaires **doivent garantir** qu'ils satisfont aux exigences minimales pour exécuter **les services** de manière appropriée. Ces exigences minimales devraient être limitées à un ensemble de conditions clairement défini concernant les qualifications professionnelles des exploitants, l'équipement nécessaire **à la prestation du service portuaire pertinent et la conformité avec les exigences en matière de sécurité maritime. Ces conditions devraient tenir compte des exigences environnementales ainsi que des normes nationales en matière sociale.**

Il convient que ces exigences minimales, qui comportent notamment des normes environnementales et sociales, soient décidées à l'échelon national et contrôlées dans chaque port par l'organisme de gestion concerné.

Or. en

Justification

Les questions de sûreté maritime et d'environnement ne peuvent servir de justification pour

l'organisation des services portuaires. Les règles en matière de sûreté et d'environnement doivent être respectées quelle que soit l'organisation des services portuaires. L'ensemble des exigences minimales relatives aux services doivent être définies à l'échelon national afin d'éviter toute application divergente et inéquitable.

Amendement 131
Dominique Vlasto

Proposition de règlement
Considérant 7

Texte proposé par la Commission

(7) Dans un souci de gestion portuaire efficiente, sûre et respectueuse de l'environnement, le gestionnaire du port ***devrait*** être en mesure d'exiger que les prestataires de services portuaires puissent démontrer qu'ils satisfont aux exigences minimales pour exécuter le service de manière appropriée. Ces exigences minimales devraient être limitées à un ensemble de conditions clairement défini concernant les qualifications professionnelles des exploitants, notamment en matière de formation, et l'équipement nécessaire ***dans la mesure où ces exigences sont transparentes, non discriminatoires, objectives et pertinentes pour la prestation du service portuaire.***

Amendement

(7) Dans un souci de gestion portuaire efficiente, sûre et respectueuse de l'environnement, le gestionnaire du port ***doit*** être en mesure d'exiger que les prestataires de services portuaires puissent démontrer qu'ils satisfont aux exigences minimales pour exécuter le service de manière appropriée. Ces exigences minimales devraient être limitées à un ensemble de conditions clairement défini concernant les qualifications professionnelles des exploitants, notamment en matière de formation, et l'équipement nécessaire ***pour fournir des services portuaires de qualité et de manière continue, et le respect des exigences en matière de sécurité et de sûreté maritimes. Ces conditions doivent également tenir compte des exigences environnementales, ainsi que des normes nationales en matière sociale.***

Or. fr

Justification

Le respect des exigences minimales n'est pas facultatif ou secondaire, mais doit être un préalable indispensable pour la prestation d'un service portuaire. L'assurance de la continuité et de la qualité des services portuaires complète l'amendement du rapporteur.

Amendement 132
Knut Fleckenstein, Saïd El Khadraoui, Kathleen Van Brempt

Proposition de règlement
Considérant 7 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(7 bis) Chaque prestataire de service et, en particulier, chaque nouvel entrant sur le marché devrait démontrer sa capacité à s'occuper d'un nombre minimal de navires grâce à son personnel et à son équipement. Ils devraient appliquer les dispositions et règles pertinentes relatives au droit du travail, aux conventions collectives applicables et aux exigences en matière de qualité portuaire.

Or. en

Amendement 133
Giommaria Uggias
Proposition de règlement
Considérant 10

Texte proposé par la Commission

Amendement

(10) Étant donné que les ports constituent des zones géographiques limitées, l'accès au marché pourrait, dans certains cas, être soumis à des restrictions, soit liées à la rareté des terres, soit lorsque les terres sont affectées à un certain type d'activités conformément à un plan de développement officiel qui prévoit de manière transparente l'affectation des terres et à la législation nationale applicable, comme celle concernant les objectifs ***d'urbanisme ou*** d'aménagement du territoire.

(10) Étant donné que les ports constituent des zones géographiques limitées, l'accès au marché pourrait, dans certains cas, être soumis à des restrictions, soit liées ***à la capacité économique dudit marché à intégrer plusieurs exploitants, soit*** à la rareté des terres, soit lorsque les terres sont affectées à un certain type d'activités conformément à un plan de développement officiel qui prévoit de manière transparente l'affectation des terres et à la législation nationale applicable, comme celle concernant les objectifs d'aménagement du territoire ***au niveau local, régional et national.***

Or. it

Amendement 134
Georgios Koumoutsakos

Proposition de règlement
Considérant 10 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(10 bis) Étant donné que la taille des ports varie considérablement, il y a lieu de tenir compte également de la capacité économique et de l'espace disponible pour les opérations en mer à l'heure de limiter le nombre de prestataires de services portuaires. En outre, il conviendrait de ménager la possibilité de limiter l'accès au marché, afin de garantir la sûreté, la sécurité ou la viabilité environnementale des opérations portuaires.

Or. en

Amendement 135
Philip Bradbourn
Proposition de règlement
Considérant 12

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12) Dans un souci d'ouverture et de transparence, la procédure de sélection des prestataires de services portuaires et ses résultats devraient être rendus publics et une documentation complète devrait être transmise aux parties intéressées.

(12) Dans un souci d'ouverture et de transparence **des ports financés par des fonds publics**, la procédure de sélection des prestataires de services portuaires et ses résultats devraient être rendus publics et une documentation complète devrait être transmise aux parties intéressées.

Or. en

Amendement 136
Sabine Wils
Proposition de règlement
Considérant 13

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13) La procédure de sélection des prestataires de services portuaires, lorsque le nombre de prestataires est limité,

supprimé

devrait être conforme aux principes et à l'approche définis dans la directive.../... [sur les concessions]⁷, notamment concernant le seuil et la méthode utilisés pour déterminer la valeur des contrats ainsi que la définition des modifications substantielles et les éléments liés à la durée du contrat.

⁷ Proposition de directive sur l'attribution de contrats de concession, COM(2011) 897 final.

Or. de

Justification

Le considérant 13 fait référence à la directive sur les concessions. Celle-ci n'a toutefois pas encore été adoptée, et son contenu n'est pas non plus encore connu en détail. Il n'est donc pas possible d'adopter une référence à cette directive.

Amendement 137 **Corien Wortmann-Kool** **Proposition de règlement** **Considérant 13**

Texte proposé par la Commission

(13) La procédure de sélection des prestataires de services portuaires, lorsque le nombre de prestataires est limité, ***devrait être conforme aux principes et à l'approche définis dans la directive.../... [sur les concessions], notamment concernant le seuil et la méthode utilisés pour déterminer la valeur des contrats ainsi que la définition des modifications substantielles et les éléments liés à la durée du contrat.***

⁷ Proposition de directive sur l'attribution de contrats de concession, COM(2011) 897 final.

Amendement

(13) La procédure de sélection des prestataires de services portuaires, lorsque le nombre de prestataires est limité, ***devrait être ouverte à tout acteur intéressé et être transparente et non discriminatoire.***

⁷ Proposition de directive sur l'attribution de contrats de concession, COM(2011) 897 final.

Amendement 138

Karim Zérìbi

Proposition de règlement

Considérant 14

Texte proposé par la Commission

(14) *Le recours aux* obligations de service public *limitant le* nombre de prestataires d'un service portuaire *ne devrait se justifier que par* des raisons d'intérêt général afin de garantir l'accessibilité du service portuaire à tous les utilisateurs, la disponibilité du service portuaire toute l'année ou l'accessibilité économique du service portuaire pour certaines catégories d'utilisateurs.

Amendement

(14) *Les Etats membres doivent pouvoir imposer des* obligations de service public *pouvant justifier une limitation du* nombre de prestataires d'un service portuaire *pour* des raisons d'intérêt général afin de garantir l'accessibilité du service portuaire à tous les utilisateurs, la disponibilité du service portuaire toute l'année ou l'accessibilité économique du service portuaire pour certaines catégories d'utilisateurs, *la sécurité et la sûreté maritimes, et de protéger l'environnement.*

Or. fr

Justification

Les Etats membres doivent impérativement pouvoir imposer des obligations de service public, y compris dans le domaine de la sécurité et de la sûreté maritime et de la protection de l'environnement. Celles-ci peuvent justifier une limitation du nombre de prestataires.

Amendement 139

Sabine Wils

Proposition de règlement

Considérant 14

Texte proposé par la Commission

(14) Le recours aux obligations de service public limitant le nombre de prestataires d'un service portuaire *ne* devrait se justifier *que* par des raisons d'intérêt général afin de garantir l'accessibilité du service portuaire à tous les utilisateurs, la disponibilité du service portuaire toute

Amendement

(14) Le recours aux obligations de service public limitant le nombre de prestataires d'un service portuaire devrait se justifier par des raisons d'intérêt général afin de garantir l'accessibilité du service portuaire à tous les utilisateurs, la disponibilité du service portuaire toute l'année ou

l'année ou l'accessibilité économique du service portuaire pour certaines catégories d'utilisateurs.

l'accessibilité économique du service portuaire pour certaines catégories d'utilisateurs, **et ce grâce à des services portuaires sûrs, respectueux de l'environnement, sociaux et durables.**

Or. de

Justification

Il est absolument nécessaire que les services portuaires remplissent certains critères.

Amendement 140

Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Proposition de règlement

Considérant 14

Texte proposé par la Commission

(14) **Le recours aux** obligations de service public **limitant le** nombre de prestataires d'un service portuaire **ne devrait se justifier que par des** raisons d'intérêt général afin de garantir l'accessibilité du service portuaire à tous les utilisateurs, la disponibilité du service portuaire toute l'année ou l'accessibilité économique du service portuaire pour certaines catégories d'utilisateurs.

Amendement

(14) **Les États membres sont autorisés à imposer des** obligations de service public **pouvant justifier la limitation du** nombre de prestataires d'un service portuaire **pour** des raisons d'intérêt général, afin de garantir l'accessibilité du service portuaire à tous les utilisateurs, la disponibilité du service portuaire toute l'année ou l'accessibilité économique du service portuaire pour certaines catégories d'utilisateurs, **la sécurité et la sûreté maritimes, ainsi que la protection de l'environnement.**

Or. en

Amendement 141

Dominique Vlasto, Dominique Riquet

Proposition de règlement

Considérant 14

Texte proposé par la Commission

(14) **Le recours aux obligations de service public limitant le nombre de prestataires**

Amendement

(14) **Les États membres doivent être en mesure d'imposer des obligations de**

d'un service portuaire ne devrait se justifier que par des raisons d'intérêt général afin de garantir l'accessibilité du service portuaire à tous les utilisateurs, la disponibilité du service portuaire toute l'année *ou* l'accessibilité économique du service portuaire pour certaines catégories d'utilisateurs.

service public en matière de services portuaires pour limiter le nombre de prestataires pour des raisons d'intérêt général afin de garantir l'accessibilité du service portuaire à tous les utilisateurs, la disponibilité du service portuaire toute l'année *et dans toute la zone portuaire*, l'accessibilité économique du service portuaire pour certaines catégories d'utilisateurs, *la sécurité et la sûreté maritimes et la durabilité environnementale des opérations portuaires*.

Or. fr

Amendement 142
Francesca Barracciu, Franco Frigo
Proposition de règlement
Considérant 16

Texte proposé par la Commission

(16) Le présent règlement n'exclut pas que les autorités compétentes puissent accorder des compensations pour l'exécution des obligations de service public, pour autant que ces compensations satisfassent aux règles applicables en matière d'aides d'État. Lorsque les obligations de service public sont considérées comme des services d'intérêt économique général, il convient de veiller à la conformité avec la décision de la Commission du 20 novembre 2011 relative à l'application de l'article 106, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général, le règlement (UE) n° 360/2012 de la Commission du 25 avril 2012 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis

Amendement

(16) Le présent règlement n'exclut pas que les autorités compétentes puissent accorder des compensations pour l'exécution des obligations de service public, pour autant que ces compensations satisfassent aux règles applicables en matière d'aides d'État. *Ces règles devraient être appliquées en tenant compte des besoins spécifiques des ports, par exemple des ports insulaires, et des difficultés économiques dues à des carences infrastructurelles.* Lorsque les obligations de service public sont considérées comme des services d'intérêt économique général, il convient de veiller à la conformité avec la décision de la Commission du 20 novembre 2011 relative à l'application de l'article 106, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique

accordées à des entreprises fournissant des services d'intérêt économique général et l'encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'État sous forme de compensations de service public.

général⁸, le règlement (UE) n° 360/2012 de la Commission du 25 avril 2012 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis accordées à des entreprises fournissant des services d'intérêt économique général⁹ et l'encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'État sous forme de compensations de service public¹⁰.

⁸ JO L 7 du 11.1.2012, p. 3.

⁹ JO L 114 du 26.4.2012, p. 8.

¹⁰ JO C 8 du 11.1.2012.

⁸ JO L 7 du 11.1.2012, p. 3.

⁹ JO L 114 du 26.4.2012, p. 8.

¹⁰ JO C 8 du 11.1.2012.

Or. it

Justification

Dès lors que le présent règlement a pour objet de moderniser le réseau portuaire, il ne peut ignorer les carences infrastructurelles dont pâtissent de nombreux ports. Souvent, ces carences ne peuvent être corrigées par les seules forces du marché et nécessitent l'intervention de l'État.

Amendement 143 **Karim Zéribi**

Proposition de règlement **Considérant 17**

Texte proposé par la Commission

(17) **Le gestionnaire du port** ne devrait opérer aucune discrimination entre les prestataires de services portuaires, notamment en faveur d'une entreprise ou d'un organisme dans lesquels il détient un intérêt.

Amendement

(17) **L'autorité portuaire** ne devrait opérer aucune discrimination entre les prestataires de services portuaires, notamment en faveur d'une entreprise ou d'un organisme dans lesquels il détient un intérêt.

Or. fr

Justification

Les termes « *The managing body of the port* » doivent être traduits en français par « l'autorité portuaire » et non par « le gestionnaire du port », ce terme pourrait donner un tout autre sens aux articles dans lesquels il apparait.

Amendement 144 **Philip Bradbourn** **Proposition de règlement** **Considérant 18**

Texte proposé par la Commission

(18) Les autorités compétentes désignées d'un État membre devraient avoir la possibilité de décider de fournir elles-mêmes les services portuaires assortis d'obligations de service public ou de confier leur fourniture directement à un exploitant interne. Si une autorité compétente décide de le faire, cela peut concerner la prestation de services par des agents employés par l'autorité compétente ou en mission pour l'autorité compétente. Lorsque cette limitation est appliquée dans tous les ports du RTE-T situés sur le territoire d'un État membre, la Commission devrait en être informée. Lorsque les autorités compétentes d'un État membre l'emportent, la fourniture de services portuaires par les exploitants internes devrait être limitée uniquement aux ports pour lesquels ces derniers ont été désignés. En outre, dans ce cas, les redevances de services portuaires appliquées par ces exploitants devraient faire l'objet d'un contrôle *de la part de l'autorité de contrôle indépendante*.

Amendement

(18) Les autorités compétentes désignées d'un État membre devraient avoir la possibilité de décider de fournir elles-mêmes les services portuaires assortis d'obligations de service public ou de confier leur fourniture directement à un exploitant interne. Si une autorité compétente décide de le faire, cela peut concerner la prestation de services par des agents employés par l'autorité compétente ou en mission pour l'autorité compétente. Lorsque cette limitation est appliquée dans tous les ports du RTE-T situés sur le territoire d'un État membre, la Commission devrait en être informée. Lorsque les autorités compétentes d'un État membre l'emportent, la fourniture de services portuaires par les exploitants internes devrait être limitée uniquement aux ports pour lesquels ces derniers ont été désignés. En outre, dans ce cas, les redevances de services portuaires appliquées par ces exploitants devraient faire l'objet d'un contrôle *indépendant*.

Or. en

Amendement 145 **Georgios Koumoutsakos, Dieter-Lebrecht Koch** **Proposition de règlement** **Considérant 18**

Texte proposé par la Commission

(18) Les autorités compétentes désignées d'un État membre devraient avoir la possibilité de décider de fournir elles-mêmes les services portuaires assortis d'obligations de service public ou de confier leur fourniture directement à un exploitant interne. Si une autorité compétente décide de le faire, cela peut concerner la prestation de services par des agents employés par l'autorité compétente ou en mission pour l'autorité compétente. Lorsque cette limitation est appliquée dans tous les ports du RTE-T situés sur le territoire d'un État membre, la Commission devrait en être informée. Lorsque les autorités compétentes d'un État membre l'emportent, la fourniture de services portuaires par les exploitants internes devrait être limitée uniquement aux ports pour lesquels ces derniers ont été désignés. En outre, dans ce cas, les redevances de services portuaires appliquées par ces exploitants devraient faire l'objet d'un contrôle *de la part de l'autorité de contrôle indépendante*.

Amendement

(18) Les autorités compétentes désignées d'un État membre devraient avoir la possibilité de décider de fournir elles-mêmes les services portuaires assortis d'obligations de service public ou de confier leur fourniture directement à un exploitant interne. Si une autorité compétente décide de le faire, cela peut concerner la prestation de services par des agents, *tels que des pilotes*, employés par l'autorité compétente ou en mission pour l'autorité compétente. Lorsque cette limitation est appliquée dans tous les ports *maritimes* du RTE-T situés sur le territoire d'un État membre, la Commission devrait en être informée. Lorsque les autorités compétentes d'un État membre l'emportent, la fourniture de services portuaires par les exploitants internes devrait être limitée uniquement aux ports pour lesquels ces derniers ont été désignés. En outre, dans ce cas, les redevances de services portuaires appliquées par ces exploitants devraient faire l'objet d'un contrôle *indépendant*.

Or. en

Amendement 146
David-Maria Sassoli, Franco Frigo
Proposition de règlement
Considérant 18

Texte proposé par la Commission

(18) Les autorités compétentes désignées d'un État membre devraient avoir la possibilité de décider de fournir elles-mêmes les services portuaires assortis d'obligations de service public ou de confier leur fourniture directement à un exploitant interne. Si une autorité compétente décide de le faire, cela peut concerner la prestation de services par des

Amendement

(18) *Le gestionnaire du port concerné ou* les autorités compétentes désignées d'un État membre devraient avoir la possibilité de décider de fournir elles-mêmes les services portuaires assortis d'obligations de service public ou de confier leur fourniture directement à un exploitant interne. Si une autorité compétente décide de le faire, cela peut concerner la prestation de services par

agents employés par l'autorité compétente ou en mission pour l'autorité compétente. Lorsque cette limitation est appliquée dans tous les ports du RTE-T situés sur le territoire d'un État membre, la Commission devrait en être informée. Lorsque les autorités compétentes d'un État membre l'emportent, la fourniture de services portuaires par les exploitants internes devrait être limitée uniquement aux ports pour lesquels ces derniers ont été désignés. En outre, dans ce cas, les redevances de services portuaires appliquées par ces exploitants devraient *faire l'objet d'un contrôle de la part de l'autorité* de contrôle indépendante.

des agents employés par l'autorité compétente ou en mission pour l'autorité compétente. Lorsque cette limitation est appliquée dans tous les ports du RTE-T situés sur le territoire d'un État membre, la Commission devrait en être informée. Lorsque les autorités compétentes d'un État membre l'emportent, la fourniture de services portuaires par les exploitants internes devrait être limitée uniquement aux ports pour lesquels ces derniers ont été désignés. En outre, dans ce cas, les redevances de services portuaires appliquées par ces exploitants devraient *relever d'une* autorité de contrôle indépendante.

Or. en

Justification

Le gestionnaire du port devrait être l'autorité compétente du port.

Amendement 147

Slawomir Nitras, Artur Zasada

Proposition de règlement

Considérant 18

Texte proposé par la Commission

(18) Les autorités compétentes désignées d'un État membre devraient avoir la possibilité de décider de fournir elles-mêmes les services portuaires assortis d'obligations de service public ou de confier leur fourniture directement à un exploitant interne. Si une autorité compétente décide de le faire, cela peut concerner la prestation de services par des agents employés par l'autorité compétente ou en mission pour l'autorité compétente. Lorsque cette limitation est appliquée dans tous les ports du RTE-T situés sur le territoire d'un État membre, la Commission devrait en être informée. Lorsque les autorités compétentes d'un

Amendement

(18) Les autorités compétentes désignées d'un État membre devraient avoir la possibilité de décider de fournir elles-mêmes les services portuaires assortis d'obligations de service public ou de confier leur fourniture directement à un exploitant interne. Si une autorité compétente décide de le faire, cela peut concerner la prestation de services par des agents employés par l'autorité compétente ou en mission pour l'autorité compétente. Lorsque cette limitation est appliquée dans tous les ports du RTE-T situés sur le territoire d'un État membre, la Commission devrait en être informée. Lorsque les autorités compétentes d'un

État membre l'emportent, la fourniture de services portuaires par les exploitants internes devrait être limitée uniquement aux ports pour lesquels ces derniers ont été désignés. ***En outre, dans ce cas, les redevances de services portuaires appliquées par ces exploitants devraient faire l'objet d'un contrôle de la part de l'autorité de contrôle indépendante.***

État membre l'emportent, la fourniture de services portuaires par les exploitants internes devrait être limitée uniquement aux ports pour lesquels ces derniers ont été désignés.

Or. pl

Amendement 148
Georgios Koumoutsakos, Dieter-Lebrecht Koch
Proposition de règlement
Considérant 18 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(18 bis) Les services de pilotage jouent un rôle important pour garantir la sûreté maritime et contribuer à la protection de l'environnement. Les prestataires de services de pilotage devraient conserver un degré d'indépendance à l'égard des utilisateurs du port lorsqu'ils prennent des décisions ayant une incidence sur la sûreté et l'environnement. Dans ce contexte, la restriction du nombre de prestataires de services de pilotage et la limitation de ces services aux exploitants internes peuvent se justifier par des obligations de service public.

Or. en

Amendement 149
Brian Simpson
Proposition de règlement
Considérant 19

Texte proposé par la Commission

Amendement

(19) Les États membres devraient conserver le pouvoir de garantir un niveau adéquat de protection sociale pour le

(19) Les États membres devraient conserver le pouvoir de garantir un niveau adéquat de protection sociale pour le

personnel des entreprises qui fournissent des services portuaires. Le présent règlement est sans incidence sur l'application des règles des États membres en matière de droit social et de droit du travail. En cas de limitation du nombre de prestataires de services portuaires, lorsque la conclusion d'un contrat de services portuaires peut entraîner un changement d'exploitant de services portuaires, **les autorités compétentes devraient avoir la possibilité de demander à l'exploitant de services portuaires choisi d'appliquer les dispositions de la directive 2001/23/CE du Conseil du 12 mai 2001 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissements¹¹.**

JO L 82 du 22.03.2001, p. 16.

personnel des entreprises qui fournissent des services portuaires. Le présent règlement est sans incidence sur l'application des règles des États membres en matière de droit social et de droit du travail **et respecte l'article 28 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, qui confère aux travailleurs un droit de négociation et d'actions collectives.** En cas de limitation du nombre de prestataires de services portuaires, lorsque la conclusion d'un contrat de services portuaires peut entraîner un changement d'exploitant de services portuaires, **les gestionnaires du port exigent de l'exploitant de services portuaires choisi qu'il applique les dispositions de la directive 2001/23/CE du Conseil du 12 mai 2001 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissements.**

JO L 82 du 22.03.2001, p. 16.

Or. en

Justification

Le gestionnaire du port devrait être tenu d'exiger l'application de la directive 2001/23/CE. En outre, le droit d'action collective devrait être respecté.

Amendement 150 Philippe De Backer Proposition de règlement Considérant 19

Texte proposé par la Commission

(19) Les États membres devraient conserver le pouvoir de garantir un niveau adéquat de protection sociale pour le personnel des entreprises qui fournissent

Amendement

(19) Les États membres devraient conserver le pouvoir de garantir un niveau adéquat de protection sociale pour le personnel des entreprises qui fournissent

des services portuaires. Le présent règlement est sans incidence sur l'application des règles des États membres en matière de droit social et de droit du travail. En cas de limitation du nombre de prestataires de services portuaires, lorsque la conclusion d'un contrat de services portuaires peut entraîner un changement d'exploitant de services portuaires, les autorités compétentes devraient avoir la possibilité de demander à l'exploitant de services portuaires choisi d'appliquer les dispositions de la directive 2001/23/CE du Conseil du 12 mai 2001 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissements¹¹.

JO L 82 du 22.3.2001, p. 16.

des services portuaires. Le présent règlement est sans incidence sur l'application des règles des États membres en matière de droit social et de droit du travail, ***pour autant que ces règles soient conformes à celles du traité sur l'Union européenne***. En cas de limitation du nombre de prestataires de services portuaires, lorsque la conclusion d'un contrat de services portuaires peut entraîner un changement d'exploitant de services portuaires, les autorités compétentes devraient avoir la possibilité de demander à l'exploitant de services portuaires choisi d'appliquer les dispositions de la directive 2001/23/CE du Conseil du 12 mai 2001 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissements¹¹.

JO L 82 du 22.3.2001, p. 16.

Or. en

Amendement 151
Georges Bach
Proposition de règlement
Considérant 19

Texte proposé par la Commission

(19) Les États membres devraient conserver ***le pouvoir de*** garantir un niveau adéquat de protection sociale pour le personnel des entreprises qui fournissent des services portuaires. Le présent règlement ***est*** sans incidence sur l'application des règles des États membres en matière de droit social et de droit du travail. En cas de limitation du nombre de prestataires de services portuaires, lorsque la conclusion d'un contrat de services portuaires peut entraîner un changement

Amendement

(19) Les États membres devraient conserver ***les pleins pouvoirs pour*** garantir un niveau adéquat de protection sociale pour le personnel des entreprises qui fournissent des services portuaires. Le présent règlement ***devrait*** être sans incidence sur l'application des règles des États membres en matière de droit social et de droit du travail ***et devrait respecter l'article 28 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne***. En cas de limitation du nombre de prestataires

d'exploitant de services portuaires, les **autorités compétentes** devraient **avoir la possibilité de demander à** l'exploitant de services portuaires choisi d'appliquer les dispositions de la directive 2001/23/CE du Conseil du 12 mai 2001 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissements¹¹.

JO L 82 du 22.3.2001, p. 16.

de services portuaires, lorsque la conclusion d'un contrat de services portuaires peut entraîner un changement d'exploitant de services portuaires, les **États membres** devraient **exiger de** l'exploitant de services portuaires choisi qu'il applique les dispositions de la directive 2001/23/CE du Conseil du 12 mai 2001 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissements¹¹.

JO L 82 du 22.3.2001, p. 16.

Or. en

Amendement 152 **Dominique Vlasto**

Proposition de règlement **Considérant 19**

Texte proposé par la Commission

(19) Les États membres devraient conserver le pouvoir de garantir un niveau adéquat de protection sociale pour le personnel des entreprises qui fournissent des services portuaires. Le présent règlement est sans effet sur l'application des règles en matière de droit social et du travail des États membres. En cas de limitation du nombre de prestataires de services portuaires, lorsque la conclusion d'un contrat de services portuaires peut entraîner un changement d'exploitant de services portuaires, les autorités compétentes devraient **avoir la possibilité de demander à** l'exploitant de services portuaires choisi d'appliquer les dispositions de la directive 2001/23/CE du Conseil du 12 mai 2001 concernant le rapprochement des législations des États

Amendement

(19) Les États membres devraient conserver le pouvoir de garantir un niveau adéquat de protection sociale pour le personnel des entreprises qui fournissent des services portuaires. Le présent règlement est sans effet sur l'application des règles en matière de droit social et du travail des États membres. En cas de limitation du nombre de prestataires de services portuaires, lorsque la conclusion d'un contrat de services portuaires peut entraîner un changement d'exploitant de services portuaires, les autorités compétentes devraient **exiger de** l'exploitant de services portuaires choisi d'appliquer les dispositions de la directive 2001/23/CE du Conseil du 12 mai 2001 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au

membres relatives au maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissements¹¹.

¹¹ JO L 82 du 22.3.2001, p. 16.

maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissements¹¹.

¹¹ JO L 82 du 22.3.2001, p. 16.

Or. fr

Justification

Conformément à l'amendement 53 du rapporteur, il est essentiel de préciser que le respect par le nouvel exploitant portuaire de la directive 2001/23/CE est une obligation et pas simplement une possibilité.

Amendement 153 **Sabine Wils** **Proposition de règlement** **Considérant 19**

Texte proposé par la Commission

(19) Les États membres devraient **conserver le pouvoir** de garantir un niveau adéquat de protection sociale pour le personnel des entreprises qui fournissent des services portuaires. Le présent règlement est sans incidence sur l'application des règles des États membres en matière de droit social et de droit du travail. En cas de limitation du nombre de prestataires de services portuaires, lorsque la conclusion d'un contrat de services portuaires peut entraîner un changement d'exploitant de services portuaires, les autorités compétentes **devraient avoir la possibilité de** demander à l'exploitant de services portuaires choisi d'appliquer les dispositions de la directive 2001/23/CE du Conseil du 12 mai 2001 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises, d'établissements ou de

Amendement

(19) Les États membres **devraient pleinement obtenir le droit** de garantir un niveau adéquat de protection sociale pour le personnel des entreprises qui fournissent des services portuaires. Le présent règlement est sans incidence sur l'application des règles des États membres en matière de droit social et de droit du travail. En cas de limitation du nombre de prestataires de services portuaires, lorsque la conclusion d'un contrat de services portuaires peut entraîner un changement d'exploitant de services portuaires, les autorités compétentes **doivent être habilités, à l'heure actuelle et dans un avenir proche, à** demander à l'exploitant de services portuaires choisi d'appliquer les dispositions de la directive 2001/23/CE du Conseil du 12 mai 2001 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au maintien des droits des travailleurs en cas de transfert

parties d'entreprises ou d'établissements.

d'entreprises, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissements.

¹¹ JO L 82 du 22.3.2001, p. 16.

¹¹ JO L 82 du 22.3.2001, p. 16.

Or. de

Justification

Les formulations de la Commission ne sont pas assez contraignantes.

Amendement 154

Knut Fleckenstein, Saïd El Khadraoui, Kathleen Van Brempt

Proposition de règlement

Considérant 19

Texte proposé par la Commission

(19) Les États membres devraient conserver le pouvoir de garantir un niveau adéquat de protection sociale pour le personnel des entreprises qui fournissent des services portuaires. Le présent règlement *est* sans incidence sur l'application des règles des États membres en matière de droit social et de droit du travail. En cas de limitation du nombre de prestataires de services portuaires, lorsque la conclusion d'un contrat de services portuaires peut entraîner un changement d'exploitant de services portuaires, les autorités compétentes devraient ***avoir la possibilité de demander à*** l'exploitant de services portuaires choisi d'appliquer les dispositions de la directive 2001/23/CE du Conseil du 12 mai 2001 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissements¹¹.

Amendement

(19) Les États membres devraient conserver le pouvoir de garantir un niveau adéquat de protection sociale pour le personnel des entreprises qui fournissent des services portuaires. Le présent règlement ***devrait être*** sans incidence sur l'application des règles des États membres en matière de droit social et de droit du travail ***et devrait pleinement respecter l'article 28 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.*** En cas de limitation du nombre de prestataires de services portuaires, lorsque la conclusion d'un contrat de services portuaires peut entraîner un changement d'exploitant de services portuaires, les autorités compétentes devraient ***exiger de*** l'exploitant de services portuaires choisi qu'il applique les dispositions de la directive 2001/23/CE du Conseil du 12 mai 2001 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissements¹¹.

Amendement 155
Kathleen Van Brempt
Proposition de règlement
Considérant 20

Texte proposé par la Commission

Amendement

(20) Dans de nombreux ports, l'accès au marché pour les prestataires de services de manutention des marchandises et de services passagers dans les terminaux est organisé sous la forme de marchés de concession. Les contrats de ce type relèvent de la directive .../... [sur les concessions]. Par conséquent, le chapitre II du présent règlement ne devrait pas s'appliquer à la fourniture de services de manutention des marchandises et de services passagers, mais les États membres devraient conserver la liberté de décider d'appliquer néanmoins les règles de ce chapitre à ces deux types de services. En ce qui concerne les autres types de contrats utilisés par les autorités publiques pour octroyer l'accès au marché des services de manutention des marchandises et des services passagers dans les terminaux, la Cour de justice de l'Union européenne a confirmé que les autorités compétentes sont liées par les principes de transparence et de non-discrimination lors de la conclusion de ces contrats. Ces principes sont pleinement applicables à la fourniture de tout service portuaire.

supprimé

Justification

Ce considérant part du principe que les marchés de concession sont régis par la directive sur les concessions, ce qui n'est pas le cas.

Amendement 156
Knut Fleckenstein, Saïd El Khadraoui
Proposition de règlement
Considérant 20

Texte proposé par la Commission

(20) Dans de nombreux ports, l'accès au marché pour les prestataires de services de manutention des marchandises et de services passagers dans les terminaux est organisé sous la forme de marchés de concession. Les contrats de ce type relèvent de la directive .../... [sur les concessions]. Par conséquent, le chapitre II du présent règlement ne devrait pas s'appliquer à la fourniture de services de manutention des marchandises et de services passagers, ***mais les États membres devraient conserver la liberté de décider d'appliquer néanmoins les règles de ce chapitre à ces deux types de services.*** En ce qui concerne les autres types de contrats utilisés par les autorités publiques pour octroyer l'accès au marché des services de manutention des marchandises et des services passagers dans les terminaux, la Cour de justice de l'Union européenne a confirmé que les autorités compétentes sont liées par les principes de transparence et de non-discrimination lors de la conclusion de ces contrats. Ces principes sont pleinement applicables à la fourniture de tout service portuaire.

Amendement

(20) Dans de nombreux ports, l'accès au marché pour les prestataires de services de manutention des marchandises et de services passagers dans les terminaux est organisé sous la forme de marchés de concession. Les contrats de ce type relèvent de la directive .../... [sur les concessions]. Par conséquent, le chapitre II du présent règlement ne devrait pas s'appliquer à la fourniture de services de manutention des marchandises et de services passagers. En ce qui concerne les autres types de contrats utilisés par les autorités publiques pour octroyer l'accès au marché des services de manutention des marchandises et des services passagers dans les terminaux, la Cour de justice de l'Union européenne a confirmé que les autorités compétentes sont liées par les principes de transparence et de non-discrimination lors de la conclusion de ces contrats. Ces principes sont pleinement applicables à la fourniture de tout service portuaire.

Or. en

Amendement 157
Sabine Wils
Proposition de règlement
Considérant 20

Texte proposé par la Commission

(20) ***Dans de nombreux ports, l'accès au marché pour les prestataires de services de manutention des marchandises et de***

Amendement

(20) ***Le présent règlement ne s'applique pas au dragage, aux installations de réception portuaires, à l'amarrage, au***

services passagers dans les terminaux est organisé sous la forme de marchés de concession. Les contrats de ce type relèvent de la directive .../... [sur les concessions]. Par conséquent, le chapitre II du présent règlement ne devrait pas s'appliquer à la fourniture de services de manutention des marchandises et de services passagers, mais les États membres devraient conserver la liberté de décider d'appliquer néanmoins les règles de ce chapitre à ces deux types de services. En ce qui concerne les autres types de contrats utilisés par les autorités publiques pour octroyer l'accès au marché des services de manutention des marchandises et des services passagers dans les terminaux, la Cour de justice de l'Union européenne a confirmé que les autorités compétentes sont liées par les principes de transparence et de non-discrimination lors de la conclusion de ces contrats. Ces principes sont pleinement applicables à la fourniture de tout service portuaire.

remorquage et aux services de pilotage.

Or. de

Justification

On ne peut pas adopter de référence à la directive relative aux concessions, étant donné que celle-ci n'a pas encore été adoptée et que son contenu n'est pas non plus encore connu en détail. Les services de manutention des marchandises et les services passagers ont été exclus du projet de règlement. Le dragage, les installations de réception portuaires et les services de pilotage ont toutefois été insérés à l'article 1, à l'encontre du système établi. Comme le Bundesrat allemand l'a déjà constaté, ils n'ont rien à faire dans ce règlement et doivent par conséquent être supprimés.

Amendement 158

Brian Simpson

Proposition de règlement

Considérant 20 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(20 bis) Le pilotage, le remorquage et

l'amarrage constituent des services essentiels, spécifiques et spécialisés pour le secteur maritime qui, en cas d'ouverture à la concurrence, risqueraient de nuire à la sûreté et à la sécurité maritimes ainsi qu'à la protection et à l'efficacité des ports. Ils ne devraient donc pas relever des dispositions sur l'accès au marché, énoncées au chapitre II du présent règlement.

Or. en

Amendement 159
Spyros Danellis
Proposition de règlement
Considérant 20 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(20 bis) Dans la plupart des cas, les services de pilotage sont assurés par un prestataire unique pour des raisons d'efficacité et de sécurité. Il est donc nécessaire de prévoir des dispositions garantissant l'attribution de ce service portuaire dans le respect de la transparence et dans un souci de rationalité économique. Les États membres pourraient opter pour une dérogation de deux ans afin d'élaborer des mécanismes de sécurité et de passation des marchés pour ce service important.

Or. en

Justification

Les États membres devraient bénéficier de deux années supplémentaires pour veiller à l'introduction en douceur des dispositions de l'article 7, sans nuire à l'efficacité et à la sûreté du service.

Amendement 160
Dominique Vlasto

Proposition de règlement
Considérant 20 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(20 bis) La nature spécifique des services technico-nautiques du pilotage, du remorquage et du lamanage, et leur interdépendance avec la bonne organisation et la viabilité de l'ensemble des opérations portuaires, justifient que ces services, qui remplissent des missions de service public, soient exemptés des dispositions relatives à l'accès au marché du chapitre II du présent règlement. La nécessité de garantir la sécurité et la sûreté maritimes, des personnes et des installations portuaires, et la protection de l'environnement implique d'autoriser l'État membre ou le gestionnaire du port à octroyer des droits exclusifs aux prestataires du pilotage, remorquage et lamanage, qui sont soumis à l'exigence d'assurer la continuité de ces services en toute circonstance, sur l'ensemble de la zone portuaire, quelque soit le type de navire.

Or. fr

Justification

De par leur nature et leur lien avec la sécurité et la protection de l'environnement, l'ensemble des opérations et services portuaires exercées entre la prise de contrôle du navire par le pilote jusqu'à l'amarrage, ne peut être soumis à une politique commerciale qui ne tiendrait pas compte de l'exercice d'une mission de service public par les prestataires concernés.

Amendement 161
Inés Ayala Sender
Proposition de règlement
Considérant 21 bis (nouveau)

(21 bis) En vertu du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, les ports du réseau transeuropéen de transport peuvent bénéficier d'aides de l'Union durant la période 2014-2020. Par ailleurs, la Commission a l'intention d'établir un cadre révisé en matière d'aides d'État octroyées aux ports et, dans la mesure où la nouvelle directive sur les concessions crée également un cadre législatif s'appliquant aux services portuaires qui relèvent du régime des concessions, il convient de prévoir, dans le règlement, des dispositions rigoureuses sur la transparence des flux financiers afin d'éviter des situations de concurrence déloyale ou de dumping entre les ports de l'Union.

Or. es

Amendement 162
Giommaria Uggias
Proposition de règlement
Considérant 22

Texte proposé par la Commission

(22) Il est nécessaire d'imposer au gestionnaire du port bénéficiant d'un financement public, lorsqu'il exerce aussi l'activité de prestataire de services, l'obligation de tenir des comptes séparés pour les activités *exercées* en tant que gestionnaire et pour les activités exercées sur une base concurrentielle, afin de garantir des conditions de concurrence équitables, d'assurer la transparence dans l'octroi et l'utilisation des fonds publics et d'éviter les distorsions du marché. En tout état de cause, il y a lieu de veiller au respect des règles relatives aux aides d'État.

Amendement

(22) Il est nécessaire d'imposer au gestionnaire du port bénéficiant d'un financement public, lorsqu'il exerce aussi l'activité de prestataire de services, l'obligation de tenir des comptes séparés pour les activités *financées par des fonds publics et qu'il exerce* en tant que gestionnaire et pour les activités exercées sur une base concurrentielle, afin de garantir des conditions de concurrence équitables, d'assurer la transparence dans l'octroi et l'utilisation des fonds publics et d'éviter les distorsions du marché. En tout état de cause, il y a lieu de veiller au respect des règles relatives aux aides d'État.

Amendement 163
Dominique Vlasto

Proposition de règlement
Considérant 22 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(22 bis) La Commission devrait clarifier la notion d'aide d'Etat en ce qui concerne le financement des infrastructures portuaires, en tenant compte de la nature non commerciale des infrastructures d'accès public et de défense, notamment l'infrastructure d'accès par rail et par route et ses connexions au système de transport national, l'infrastructure nécessaire aux services publics en zone portuaire, les postes à quai, et toute infrastructure permettant l'accès à une zone portuaire, y compris l'accès par mer, les voies navigables et les ouvrages de défense. Ces types d'infrastructures devraient être accessibles à tout usager potentiel sur un pied d'égalité et sans discrimination. Ils devraient relever de la responsabilité qu'à l'Etat de répondre aux besoins généraux de la population.

Or. fr

Justification

En complément de l'amendement du rapporteur, il y a lieu d'ajouter à la liste des infrastructures concernées les postes à quai, ceux-ci constituant une part significative de l'infrastructure portuaire.

Amendement 164
Philippe De Backer
Proposition de règlement
Considérant 22 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(22 bis) En raison de l'absence d'orientations claires sur les aides d'État accordées aux ports, le secteur portuaire pâtit d'une insécurité juridique car il dépend d'une politique fixée au cas par cas. Pour plus de transparence, la Commission devrait, après consultation de l'ensemble des parties prenantes, dont les États membres et les autorités portuaires, présenter des orientations claires sur les aides d'État octroyées aux ports.

Or. en

Amendement 165
Georgios Koumoutsakos
Proposition de règlement
Considérant 22 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(22 bis) Il y a lieu que la Commission clarifie la notion d'aide d'État en ce qui concerne le financement des infrastructures portuaires, en tenant compte de la nature non commerciale des infrastructures d'accès public et de défense.

Or. en

Amendement 166
Knut Fleckenstein
Proposition de règlement
Considérant 22 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(22 bis) Il convient que la Commission clarifie la notion d'aide d'État en ce qui concerne le financement des infrastructures portuaires, en tenant compte du fait que l'exploitation d'un port

relève de la responsabilité de l'État, qui doit satisfaire aux besoins généraux de la population, eu égard au rôle important des ports dans l'économie européenne. Les ports devraient donc être exemptés du régime d'aides d'État dès lors qu'ils remplissent des fonctions publiques et relèvent de régimes tels qu'un SIEG ou de règles sur les coûts des infrastructures semblables au règlement (CE) n° 1370/2007 pour toutes les opérations non commerciales, telles que la maintenance d'infrastructures d'accès et de défense accessibles sans discrimination à tous les utilisateurs potentiels.

Or. en

Amendement 167
Philip Bradbourn, Jacqueline Foster
Proposition de règlement
Considérant 22 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(22 bis) La Commission devrait, dans les meilleurs délais, clarifier les règles en matière d'aides d'État, en ce qui concerne le financement du développement portuaire, conformément aux principes appliqués dans la décision relative à l'aéroport de Leipzig-Halle.

Or. en

Justification

Les aides d'État sont largement accordées aux ports partout en Europe sans grande cohérence. Il s'ensuit que les aides accordées sont inefficaces, la concurrence est faussée entre États voisins et l'argent public est gaspillé.

Amendement 168
Kathleen Van Brempt
Proposition de règlement
Considérant 22 bis (nouveau)

(22 bis) Il y aurait lieu que la Commission clarifie la notion d'aide d'État en ce qui concerne le financement des infrastructures portuaires, en tenant compte de la nature non commerciale des infrastructures d'accès public et de défense, à savoir, notamment, l'infrastructure d'accès par rail et par route et ses connexions au système de transport national, l'infrastructure nécessaire aux services publics en zone portuaire, et toute infrastructure permettant l'accès à une zone portuaire, y compris l'accès par mer, les voies navigables et les ouvrages de défense. Ces types d'infrastructures devraient être accessibles à tout usager potentiel sur un pied d'égalité et sans discrimination aucune. Ils devraient relever de la responsabilité qu'a l'autorité compétente de répondre aux besoins généraux de la population. La Commission doit aussi tenir compte du rôle, du statut et de la mission spécifique du gestionnaire du port concerné qui reçoit et/ou octroie une aide, afin de refléter les différences qui existent entre les modèles de gestion, tels qu'ils sont visés au considérant 6 ter (nouveau).

Or. nl

Justification

Cet amendement s'aligne sur la position du rapporteur Fleckenstein selon laquelle la gestion portuaire ne peut faire abstraction des modalités sur les aides d'État telles qu'elles sont application ou en développement pour les infrastructures portuaires. Cet amendement vise à faire reconnaître les modèles de financement établis par la loi, dûment justifiés et transparents qui existent déjà dans les États membres.

Amendement 169
Corien Wortmann-Kool
Proposition de règlement
Considérant 22 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(22 bis) Il y a lieu que la Commission clarifie la notion d'aide d'État en ce qui concerne le financement des infrastructures portuaires, en tenant compte de la nature non commerciale des infrastructures d'accès public et de défense, auxquelles peuvent recourir sans discrimination tous les utilisateurs potentiels, et en tenant compte du fait que ces infrastructures relèvent de la responsabilité de l'État, qui doit satisfaire aux besoins généraux de la population.

Or. en

Justification

Pour créer des conditions de concurrence équitable entre les différents ports, il importe de définir clairement les règles en matière d'aides d'État. La Commission s'emploie actuellement à moderniser les orientations relatives aux aides d'État et devrait tenir compte du caractère particulier des infrastructures portuaires. Le présent règlement ne fournira pas à l'avance les détails de telles règles.

Amendement 170
Francesca Barracciu, Franco Frigo
Proposition de règlement
Considérant 22 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(22 bis) Les règles relatives aux aides d'État devraient permettre l'octroi de dérogations pour les aides destinées à la construction d'infrastructures dans les ports insulaires. Il importe en effet de tenir compte de l'importance que revêtent les ports pour les régions insulaires, de sorte que lesdites règles devraient être revues à la lumière des difficultés économiques de ces régions, déjà géographiquement défavorisées.

Or. it

Justification

Dès lors que le présent règlement a pour objet de moderniser le réseau portuaire, il ne peut ignorer les carences infrastructurelles dont pâtissent de nombreux ports. Souvent, ces carences ne peuvent être corrigées par les seules forces du marché et nécessitent l'intervention de l'État. Les îles, en particulier, sont largement tributaires des relations maritimes et souffrent souvent, de longue date, de difficultés économiques très graves.

Amendement 171

Bogusław Liberadzki

Proposition de règlement

Considérant 23

Texte proposé par la Commission

(23) Les redevances de services portuaires pratiquées par les prestataires de services portuaires qui ne sont pas **désignés selon une procédure ouverte, transparente et non discriminatoire comportent un risque plus élevé de tarifs abusifs en raison de leur situation monopolistique ou oligopolistique et du fait que leur marché ne peut être soumis à la concurrence. Il en va de même pour les redevances perçues par les exploitants internes** au sens du présent règlement. Pour ces services, en l'absence de mécanismes de marché équitables, il convient d'arrêter des dispositions garantissant que les redevances perçues correspondent aux conditions normales du marché en cause et sont établies d'une manière transparente et non discriminatoire.

Amendement

(23) Les redevances de services portuaires pratiquées par les prestataires de services portuaires qui ne sont pas **confrontés à une concurrence effective** au sens de l'article 9, paragraphe 1, et de l'article 6, paragraphe 1, ne devraient pas être disproportionnées par rapport à la valeur économique des services fournis et devraient être établies d'une manière transparente et non discriminatoire

Or. en

Amendement 172

Giommaria Uggias

Proposition de règlement

Considérant 23

Texte proposé par la Commission

(23) Les redevances de services portuaires pratiquées par les prestataires de services

Amendement

(23) Les redevances de services portuaires pratiquées par les prestataires de services

portuaires qui ne sont pas désignés selon une procédure ouverte, transparente et non discriminatoire comportent un risque plus élevé de tarifs abusifs en raison de leur situation monopolistique ou oligopolistique et du fait que leur marché ne peut être soumis à la concurrence. Il en va de même pour les redevances perçues par les exploitants internes au sens du présent règlement. Pour ces services, en l'absence de mécanismes de marché équitables, il convient d'arrêter des dispositions garantissant que les redevances perçues correspondent ***aux conditions normales du marché en cause*** et sont établies d'une ***manière*** transparente et non discriminatoire.

portuaires qui ne sont pas désignés selon une procédure ouverte, transparente et non discriminatoire comportent un risque plus élevé de tarifs abusifs en raison de leur situation monopolistique ou oligopolistique et du fait que leur marché ne peut être soumis à la concurrence. Il en va de même pour les redevances perçues par les exploitants internes au sens du présent règlement. Pour ces services, en l'absence de mécanismes de marché équitables, il convient d'arrêter des dispositions garantissant que les redevances perçues ***sont détaillées par service, correspondent au coût de chacun d'eux*** et sont établies d'une ***manière*** transparente et non discriminatoire.

Or. it

Amendement 173
Philip Bradbourn
Proposition de règlement
Considérant 23

Texte proposé par la Commission

(23) Les redevances de services portuaires pratiquées par les prestataires de services portuaires qui ne sont pas ***désignés selon une procédure ouverte, transparente et non discriminatoire comportent un risque plus élevé de tarifs abusifs en raison de leur situation monopolistique ou oligopolistique et du fait que leur marché ne peut être soumis à la concurrence. Il en va de même pour les redevances perçues par les exploitants internes*** au sens du présent règlement. ***Pour ces services, en l'absence de mécanismes de marché équitables, il convient d'arrêter des dispositions garantissant que les redevances perçues correspondent aux conditions normales du marché en cause et sont*** établies d'une manière transparente et non discriminatoire.

Amendement

(23) Les redevances de services portuaires pratiquées par les prestataires de services portuaires qui ne sont pas ***confrontés à une concurrence effective*** au sens de ***l'article 9, paragraphe 1, et de l'article 6, paragraphe 1, ne devraient pas être disproportionnées par rapport à la valeur économique des services fournis et devraient être*** établies d'une manière transparente et non discriminatoire

Amendement 174
Philippe De Backer
Proposition de règlement
Considérant 23

Texte proposé par la Commission

(23) Les redevances de services portuaires pratiquées par les prestataires de services portuaires qui ne sont pas désignés selon une procédure ouverte, transparente et non discriminatoire comportent un risque plus élevé de tarifs abusifs en raison de leur situation monopolistique ou oligopolistique et du fait que leur marché ne peut être soumis à la concurrence. ***Il en va de même pour les redevances perçues par les exploitants internes au sens du présent règlement. Pour ces services, en l'absence de mécanismes de marché équitables, il convient d'arrêter des dispositions garantissant que les redevances perçues correspondent aux conditions normales du marché en cause et sont*** établies d'une manière transparente et non discriminatoire.

Amendement

(23) Les redevances de services portuaires pratiquées par les prestataires de services portuaires qui ne sont pas désignés selon une procédure ouverte, transparente et non discriminatoire comportent un risque plus élevé de tarifs abusifs en raison de leur situation monopolistique ou oligopolistique et du fait que leur marché ne peut être soumis à la concurrence. Les redevances fixées par les prestataires de services portuaires qui ne sont pas ***confrontés à une concurrence effective*** au sens de ***l'article 9, paragraphe 1, et de l'article 6, paragraphe 1, ne devraient pas être disproportionnées par rapport à la valeur économique des services fournis et devraient être*** établies d'une manière transparente et non discriminatoire

Amendement 175
Philip Bradbourn
Proposition de règlement
Considérant 23

Texte proposé par la Commission

(23) Les redevances de services portuaires pratiquées par les prestataires de services portuaires qui ne sont pas désignés selon une procédure ouverte, transparente et non discriminatoire comportent un risque plus élevé de tarifs abusifs ***en raison de leur*** situation monopolistique ou oligopolistique et ***du fait que*** leur marché ne peut être

Amendement

(23) Les redevances de services portuaires pratiquées par les prestataires de services portuaires qui ne sont pas désignés selon une procédure ouverte, transparente et non discriminatoire ***ou par des exploitants internes intégralement ou principalement financés par des fonds publics,*** comportent un risque plus élevé de tarifs

soumis à la concurrence. Il en va de même pour les redevances perçues par les exploitants internes au sens du présent règlement. Pour ces services, en l'absence de mécanismes de marché équitables, il convient d'arrêter des dispositions garantissant que les redevances perçues correspondent aux conditions normales du marché en cause et sont établies d'une manière transparente et non discriminatoire.

abusifs *s'il existe une* situation monopolistique ou oligopolistique et *si* leur marché ne peut être soumis à la concurrence. Pour ces services, en l'absence de mécanismes de marché équitables, il convient d'arrêter des dispositions garantissant que les redevances perçues correspondent aux conditions normales du marché en cause et sont établies d'une manière transparente et non discriminatoire.

Or. en

Amendement 176
Knut Fleckenstein
Proposition de règlement
Considérant 23

Texte proposé par la Commission

(23) Les redevances de services portuaires pratiquées par les prestataires de services portuaires qui ne sont pas désignés selon une procédure ouverte, transparente et non discriminatoire comportent un risque plus élevé de tarifs abusifs ***en raison de leur situation monopolistique ou oligopolistique et du fait que leur marché ne peut être soumis à la concurrence.*** Il en va de même pour les redevances perçues par les exploitants internes au sens ***du présent règlement.*** Pour ces services, en l'absence de mécanismes de marché équitables, il convient d'arrêter des dispositions garantissant que les redevances perçues ***correspondent aux conditions normales du marché en cause*** et sont établies d'une manière transparente et non discriminatoire.

Amendement

(23) Les redevances de services portuaires pratiquées, ***conformément à l'article 6, paragraphe 1, point b),*** par les prestataires de services portuaires qui ne sont pas désignés selon une procédure ouverte, transparente et non discriminatoire, ***ainsi que les redevances fixées par les prestataires de services de pilotage qui ne sont pas exposés à une concurrence effective*** comportent un risque plus élevé de tarifs abusifs. Il en va de même pour les redevances perçues par les exploitants internes au sens ***de l'article 9, paragraphe 1.*** Pour ces services, en l'absence de mécanismes de marché équitables, il convient d'arrêter des dispositions garantissant que les redevances perçues ***restent proportionnelles à la valeur économique des services fournis*** et sont établies d'une manière transparente et non discriminatoire.

Or. en

Amendement 177
Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui
Proposition de règlement
Considérant 23

Texte proposé par la Commission

(23) Les redevances de services portuaires pratiquées par les prestataires de services portuaires ***qui ne sont pas désignés selon une procédure ouverte, transparente et non discriminatoire comportent un risque plus élevé de tarifs abusifs en raison de leur situation monopolistique ou oligopolistique et du fait que leur marché ne peut être soumis à la concurrence. Il en va de même pour les redevances perçues par les exploitants internes au sens du présent règlement. Pour ces services, en l'absence de mécanismes de marché équitables, il convient d'arrêter*** des dispositions garantissant que les redevances perçues ***correspondent aux conditions normales du marché en cause et sont*** établies d'une ***manière*** transparente et non discriminatoire.

Amendement

(23) Les redevances des services portuaires pratiquées par les prestataires de services portuaires ***doivent être régies par*** des dispositions garantissant que les redevances perçues ***soient proportionnelles aux services fournis et soient*** établies d'une ***manière*** transparente et non discriminatoire.

Or. nl

Justification

Dans ce considérant, la Commission européenne part du principe que les prix fixés sur un marché libre sont, par définition, pour équitables que ceux fixés sur un marché réglementé. Ce n'est pas nécessairement le cas: il peut aussi y avoir des pratiques tarifaires abusives sur un marché libre.

Amendement 178
Philip Bradbourn
Proposition de règlement
Considérant 24

Texte proposé par la Commission

(24) Dans un souci d'efficacité, les redevances d'infrastructure portuaire ***de chaque port*** devraient être établies d'une

Amendement

(24) Dans un souci d'efficacité, les redevances d'infrastructure portuaire ***des ports*** devraient être établies ***par le***

manière *transparente et* autonome conformément à la stratégie commerciale et d'investissement propre au port concerné.

gestionnaire du port d'une manière autonome conformément à la stratégie commerciale et d'investissement propre au port concerné. ***Si le gestionnaire du port est intégralement ou principalement financé par des fonds publics, les redevances sont fixées de manière transparente.***

Or. en

Amendement 179
Phil Bennion
Proposition de règlement
Considérant 24

Texte proposé par la Commission

(24) Dans un souci d'efficacité, les redevances d'infrastructure portuaire de chaque port devraient être établies d'une manière transparente et autonome conformément à la stratégie commerciale et d'investissement propre au port concerné.

Amendement

(24) Dans un souci d'efficacité, les redevances d'infrastructure portuaire de chaque port devraient être établies ***par le gestionnaire du port*** d'une manière autonome conformément à la stratégie commerciale et d'investissement propre au port concerné.

Or. en

Amendement 180
Luis de Grandes Pascual
Proposition de règlement
Considérant 24

Texte proposé par la Commission

(24) ***Dans un souci d'efficacité***, les redevances d'infrastructure portuaire de chaque port devraient être établies d'une manière transparente ***et autonome*** conformément à la stratégie commerciale et d'investissement propre au port concerné.

Amendement

(24) Les redevances d'infrastructure portuaire de chaque port devraient être établies d'une manière transparente ***garantissant un certain degré d'autonomie*** conformément à la stratégie commerciale et d'investissement propre au port concerné.

Or. en

Amendement 181
Philippe De Backer
Proposition de règlement
Considérant 25

Texte proposé par la Commission

(25) *Il convient d'autoriser la modulation des redevances d'infrastructure portuaire afin de promouvoir le transport maritime à courte distance et d'attirer des bateaux présentant des performances supérieures à la moyenne en matière de respect de l'environnement ou d'efficacité énergétique et d'efficacité carbone pour les opérations de transport, qu'il s'agisse notamment d'activités de transport maritime à terre ou en mer. Cette modulation **devrait** contribuer à la réalisation des politiques en matière d'environnement et de changement climatique et au développement durable du port et de ses abords, notamment en contribuant à réduire l'empreinte écologique des bateaux faisant escale et restant dans le port.*

Amendement

(25) *Le gestionnaire du port peut moduler les redevances d'infrastructure portuaire dans le cadre de sa stratégie commerciale. Les redevances d'infrastructure portuaire peuvent être modulées afin, par exemple, de promouvoir le transport maritime à courte distance et d'attirer des bateaux présentant des performances supérieures à la moyenne en matière de respect de l'environnement ou d'efficacité énergétique et d'efficacité carbone pour les opérations de transport, qu'il s'agisse notamment d'activités de transport maritime à terre ou en mer. Cette modulation **pourrait** contribuer à la réalisation des politiques en matière d'environnement et de changement climatique et au développement durable du port et de ses abords, notamment en contribuant à réduire l'empreinte écologique des bateaux faisant escale et restant dans le port.*

Or. en

Amendement 182
Philip Bradbourn
Proposition de règlement
Considérant 26

Texte proposé par la Commission

(26) *Des dispositifs adéquats devraient être mis en place pour garantir que les utilisateurs **du port** qui sont assujettis aux redevances d'infrastructure portuaire et/ou aux redevances de services portuaires **sont** régulièrement consultés lors de la fixation et de la modification de ces redevances. Le gestionnaire du port devrait également consulter régulièrement les autres parties*

Amendement

(26) Les utilisateurs ***de ports financés par des fonds publics*** qui sont assujettis aux redevances d'infrastructure portuaire et/ou aux redevances de services portuaires ***devraient être*** régulièrement consultés lors de la fixation et de la modification de ces redevances. Le gestionnaire du port devrait également consulter régulièrement les autres parties prenantes sur les questions

prenantes sur les questions importantes ayant trait au bon développement du port, à ses performances et à sa capacité d'attirer et de générer des activités économiques, telles que la coordination des services portuaires à l'intérieur de la zone portuaire et l'efficacité des connexions avec l'arrière-pays et des procédures administratives dans les ports.

importantes ayant trait au bon développement du port, à ses performances et à sa capacité d'attirer et de générer des activités économiques, telles que la coordination des services portuaires à l'intérieur de la zone portuaire et l'efficacité des connexions avec l'arrière-pays et des procédures administratives dans les ports.

Or. en

Amendement 183
Philippe De Backer
Proposition de règlement
Considérant 26

Texte proposé par la Commission

(26) **Des dispositifs adéquats devraient être mis en place pour garantir** que les utilisateurs du port qui sont assujettis aux redevances d'infrastructure portuaire et/ou aux redevances de services portuaires **sont** régulièrement consultés lors de la fixation et de la modification de ces redevances. Le gestionnaire du port devrait également consulter régulièrement les autres parties prenantes sur les questions importantes ayant trait au bon développement du port, à ses performances et à sa capacité d'attirer et de générer des activités économiques, telles que la coordination des services portuaires à l'intérieur de la zone portuaire et l'efficacité des connexions avec l'arrière-pays et des procédures administratives dans les ports.

Amendement

(26) **Il convient de veiller à ce** que les utilisateurs du port qui sont assujettis aux redevances d'infrastructure portuaire et/ou aux redevances de services portuaires **soient** régulièrement consultés lors de la fixation et de la modification de ces redevances. Le gestionnaire du port devrait également consulter régulièrement les autres parties prenantes sur les questions importantes ayant trait au bon développement du port, à ses performances et à sa capacité d'attirer et de générer des activités économiques, telles que la coordination des services portuaires à l'intérieur de la zone portuaire et l'efficacité des connexions avec l'arrière-pays et des procédures administratives dans les ports.

Or. en

Amendement 184
Sabine Wils
Proposition de règlement
Considérant 27

Texte proposé par la Commission

Amendement

(27) Afin de garantir le bon fonctionnement et l'application effective du présent règlement, une autorité de contrôle indépendante devrait être désignée dans chaque État membre. Cette autorité peut être un organe existant.

supprimé

Or. de

Justification

Cette autorité de contrôle indépendante est superflue et ne fait que créer une bureaucratie supplémentaire, ce qui signifie des coûts supplémentaires et une charge supplémentaire.

Amendement 185
Slawomir Nitras, Artur Zasada
Proposition de règlement
Considérant 27

Texte proposé par la Commission

Amendement

(27) Afin de garantir le bon fonctionnement et l'application effective du présent règlement, une autorité de contrôle indépendante devrait être désignée dans chaque État membre.

supprimé

Or. pl

Amendement 186
Georgios Koumoutsakos
Proposition de règlement
Considérant 27

Texte proposé par la Commission

Amendement

(27) Afin de garantir le bon fonctionnement et l'application effective du présent règlement, une autorité de contrôle indépendante devrait être désignée dans chaque État membre.

(27) Afin de garantir l'existence d'un mécanisme indépendant de traitement des plaintes, un ou plusieurs organismes assurant un contrôle indépendant devraient être désignés dans chaque État membre. Les organismes déjà existants, tels que les autorités de concurrence, les

tribunaux, les ministères ou les départements au sein de ministères, peuvent, à condition de n'avoir aucun lien avec le gestionnaire du port, être désignés dans ce but.

Or. en

Amendement 187
Silvia-Adriana Țicău
Proposition de règlement
Considérant 27

Texte proposé par la Commission

(27) Afin de garantir le bon fonctionnement et l'application effective du présent règlement, une autorité de contrôle indépendante *devrait être désignée dans chaque État membre.*

Amendement

(27) Afin de garantir le bon fonctionnement et l'application effective du présent règlement, *chaque État membre devrait désigner* une autorité de contrôle indépendante.

Or. ro

Amendement 188
Philip Bradbourn
Proposition de règlement
Considérant 28

Texte proposé par la Commission

(28) *Les différentes autorités de contrôle indépendantes devraient échanger des informations sur leurs travaux et coopérer afin de garantir une application uniforme du présent règlement.*

Amendement

supprimé

Or. en

Amendement 189
Sabine Wils
Proposition de règlement
Considérant 28

Texte proposé par la Commission

Amendement

(28) Les différentes autorités de contrôle indépendantes devraient échanger des informations sur leurs travaux et coopérer afin de garantir une application uniforme du présent règlement.

supprimé

Or. de

Justification

Cette autorité de contrôle indépendante est superflue et ne fait que créer une bureaucratie supplémentaire, ce qui signifie des coûts supplémentaires et une charge supplémentaire.

Amendement 190

Śławomir Nitras, Artur Zasada

Proposition de règlement

Considérant 28

Texte proposé par la Commission

Amendement

(28) Les différentes autorités de contrôle indépendantes devraient échanger des informations sur leurs travaux et coopérer afin de garantir une application uniforme du présent règlement.

supprimé

Or. pl

Amendement 191

Karim Zéribi

Proposition de règlement

Considérant 28

Texte proposé par la Commission

Amendement

(28) Les différentes autorités de contrôle indépendantes devraient échanger des informations sur leurs travaux et coopérer afin de garantir une application **uniforme** du présent règlement.

(28) Les différentes autorités de contrôle indépendantes devraient échanger des informations sur leurs travaux et coopérer afin de garantir une application **cohérente de la présente directive**.

Amendement 192
Georgios Koumoutsakos
Proposition de règlement
Considérant 28

Texte proposé par la Commission

(28) Les *différentes autorités de contrôle indépendantes* devraient échanger des informations sur leurs travaux *et coopérer afin de garantir une application uniforme du présent règlement.*

Amendement

(28) Les *différents organismes chargés du contrôle indépendant* devraient *coopérer entre eux et* échanger des informations sur leurs travaux *dans les affaires concernant des litiges et des plaintes impliquant plusieurs États.*

Or. en

Amendement 193
Corien Wortmann-Kool
Proposition de règlement
Considérant 29

Texte proposé par la Commission

(29) *Pour compléter et modifier certains éléments non essentiels du présent règlement, et en particulier pour favoriser l'application uniforme des redevances environnementales, renforcer la cohérence de ces redevances à l'échelle de l'Union et garantir l'application de principes communs de tarification en rapport avec la promotion du transport maritime à courte distance, le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait être délégué à la Commission en ce qui concerne les classifications communes des navires, des combustibles et des types d'activités utilisées pour moduler les redevances d'infrastructure et les principes communs de tarification applicables aux redevances*

Amendement

supprimé

d'infrastructure portuaire. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées au cours de ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts. Il convient qu'elle veille, lors de la préparation et de l'élaboration des actes délégués, à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée au Parlement européen et au Conseil.

Or. en

Amendement 194
Karim Zéribi

Proposition de règlement
Considérant 29

Texte proposé par la Commission

*(29) Pour compléter et modifier certains éléments non essentiels du présent règlement, et en particulier pour favoriser l'application uniforme des redevances environnementales, renforcer la cohérence de ces redevances à l'échelle de l'Union et garantir l'application de principes communs de tarification en rapport avec la promotion du transport maritime à courte distance, le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait être délégué à la Commission en ce qui concerne les classifications communes des navires, des combustibles **et des types d'activités utilisées pour moduler les redevances d'infrastructure et les principes communs de tarification applicables aux redevances d'infrastructure portuaire. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées au cours de ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts.** Il convient qu'elle veille, lors de la préparation et de*

Amendement

*(29) Afin de renforcer certains éléments de la présente directive en termes de redevances environnementales, renforcer la cohérence de ces redevances à l'échelle de l'Union et garantir l'application de principes communs de tarification en rapport avec la promotion du transport maritime à courte distance **et plus largement des Autoroutes de la Mer telles que prévues dans le cadre du règlement sur les réseaux transeuropéen de transport**, le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait être délégué à la Commission en ce qui concerne les classifications communes des navires **et des combustibles. Lors de l'adoption de tels actes délégués, la Commission prendra en compte l'Environmental Ship Index ainsi que les progrès accomplis par la World Ports Climate Initiative (WPCI). Ces classifications devraient servir de base pour les variations des redevances d'infrastructure sans pour autant remettre***

l'élaboration des actes délégués, à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée au Parlement européen et au Conseil.

en cause la compétence des autorités compétentes portuaires en termes de fixation des redevances d'infrastructure portuaire. Il convient *que la Commission européenne* veille, lors de la préparation et de l'élaboration des actes délégués, à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée au Parlement européen et au Conseil.

Or. fr

Amendement 195
Georgios Koumoutsakos
Proposition de règlement
Considérant 29

Texte proposé par la Commission

(29) Pour *compléter et modifier certains éléments non essentiels du présent règlement, et en particulier pour favoriser l'application uniforme des redevances environnementales*, renforcer la cohérence *de ces* redevances à l'échelle de l'Union *et garantir l'application de principes communs de tarification en rapport avec la promotion du transport maritime à courte distance*, le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait être délégué à la Commission en ce qui concerne les classifications communes des navires, des combustibles *et des types d'activités utilisées pour moduler les redevances d'infrastructure et les principes communs de tarification applicables aux redevances d'infrastructure portuaire.* Il importe *particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées au cours de ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts.* Il convient *qu'elle* veille, lors de la préparation et de l'élaboration des actes délégués, à ce que

Amendement

(29) Pour renforcer la cohérence *des* redevances *environnementales* à l'échelle de l'Union, le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait être délégué à la Commission en ce qui concerne les classifications *internationales* communes des navires *et* des combustibles. Il convient *que la Commission* veille, lors de la préparation et de l'élaboration des actes délégués, à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée au Parlement européen et au Conseil.

les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée au Parlement européen et au Conseil.

Or. en

Amendement 196
Dieter-Lebrecht Koch
Proposition de règlement
Considérant 29

Texte proposé par la Commission

(29) Pour ***compléter et modifier certains éléments non essentiels du présent règlement, et en particulier pour favoriser l'application uniforme des redevances environnementales***, renforcer la cohérence ***de ces*** redevances à l'échelle de l'Union ***et garantir l'application de principes communs de tarification en rapport avec la promotion du transport maritime à courte distance***, le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait être délégué à la Commission en ce qui concerne les classifications communes des navires, des combustibles ***et des types d'activités utilisées pour moduler les redevances d'infrastructure et les principes communs de tarification applicables aux redevances d'infrastructure portuaire. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées au cours de ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts.*** Il convient qu'elle veille, lors de la préparation et de l'élaboration des actes délégués, à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée au Parlement européen et au Conseil.

Amendement

(29) Pour renforcer la cohérence ***des*** redevances ***environnementales*** à l'échelle de l'Union, le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait être délégué à la Commission en ce qui concerne les classifications communes des navires ***et*** des combustibles. ***Lorsque qu'elle adopte de tels actes, la Commission devrait tenir compte de l'index maritime environnemental (ESI) et des progrès accomplis dans le cadre de l'initiative des ports mondiaux pour le climat (WPCI). Ces classifications et orientations environnementales communes de tarification devraient servir uniquement de base pour autoriser la modulation des redevances d'infrastructure portuaire et ne devraient en aucun cas remettre en cause l'autonomie du gestionnaire d'un port en matière de fixation des redevances d'infrastructure dans le respect des règles applicables.*** Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée, au Parlement européen et au Conseil

Or. en

Amendement 197
Luis de Grandes Pascual
Proposition de règlement
Considérant 29

Texte proposé par la Commission

(29) Pour **compléter et modifier certains éléments non essentiels du présent règlement, et en particulier pour favoriser l'application uniforme des redevances environnementales**, renforcer la cohérence de ces redevances à l'échelle de l'Union et **garantir l'application de principes communs de tarification en rapport avec la promotion du transport maritime à courte distance**, le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait être délégué à la Commission en ce qui concerne les classifications communes des navires, des combustibles **et des types d'activités utilisées pour moduler les redevances d'infrastructure et les principes communs de tarification applicables aux redevances d'infrastructure portuaire**. **Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées au cours de ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts**. Il convient **qu'elle** veille, lors de la préparation et de l'élaboration des actes délégués, à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée au Parlement européen et au Conseil.

Amendement

(29) Pour renforcer la cohérence **des redevances environnementales** à l'échelle de l'Union, le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait être délégué à la Commission en ce qui concerne les classifications communes des navires **et des combustibles**. **Lorsque qu'elle adopte de tels actes, la Commission devrait tenir compte de l'index maritime environnemental (ESI) et des progrès accomplis dans le cadre de l'initiative des ports mondiaux pour le climat (WPCI)**. **Ces classifications devraient servir uniquement de base pour autoriser la modulation des redevances d'infrastructures portuaires et ne devraient en aucun cas remettre en cause la compétence du gestionnaire d'un port en matière de fixation des redevances d'infrastructure dans le respect des règles applicables**. Il convient **que la Commission** veille, lors de la préparation et de l'élaboration des actes délégués, à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée au Parlement européen et au Conseil.

Or. en

Amendement 198
Philip Bradbourn
Proposition de règlement
Considérant 30

Texte proposé par la Commission

Amendement

(30) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, des compétences d'exécution devraient être conférées à la Commission en ce qui concerne les dispositions à prendre pour l'échange d'informations entre les autorités de contrôle indépendantes. Il convient que lesdites compétences soient exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission¹³.

supprimé

¹³ JO L 55 du 28.02.2011, p. 13.

Or. en

Amendement 199
Sabine Wils
Proposition de règlement
Considérant 30

Texte proposé par la Commission

Amendement

(30) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, des compétences d'exécution devraient être conférées à la Commission en ce qui concerne les dispositions à prendre pour l'échange d'informations entre les autorités de contrôle indépendantes. Il convient que lesdites compétences soient exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences

supprimé

*d'exécution par la Commission*¹³.

¹³ JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

Or. de

Justification

Le considérant 30 est contraire au principe de subsidiarité. Il permet à la Commission de s'immiscer encore davantage dans les intérêts nationaux et crée de nouvelles règles bureaucratiques.

Amendement 200
Georgios Koumoutsakos
Proposition de règlement
Considérant 30

Texte proposé par la Commission

Amendement

*(30) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, des compétences d'exécution devraient être conférées à la Commission en ce qui concerne les dispositions à prendre pour l'échange d'informations entre les autorités de contrôle indépendantes. Il convient que lesdites compétences soient exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission*¹³.

supprimé

¹³ JO L 55 du 28.02.2011, p. 13.

Or. en

Amendement 201
Slawomir Nitras, Artur Zasada
Proposition de règlement
Considérant 30

Texte proposé par la Commission

Amendement

(30) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, des compétences d'exécution devraient être conférées à la Commission en ce qui concerne les dispositions à prendre pour l'échange d'informations entre les autorités de contrôle indépendantes. Il convient que lesdites compétences soient exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission¹³.

supprimé

¹³ JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

Or. pl

Amendement 202
Karim Zéribi

Proposition de règlement
Considérant 30

Texte proposé par la Commission

Amendement

(30) Afin d'assurer des conditions **uniformes** d'exécution **du présent règlement**, des compétences d'exécution devraient être conférées à la Commission en ce qui concerne les dispositions à prendre pour l'échange d'informations entre les autorités de contrôle indépendantes. Il convient que lesdites compétences soient exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences

(30) Afin d'assurer des conditions **adéquates** d'exécution **de la présente directive**, des compétences d'exécution devraient être conférées à la Commission en ce qui concerne les dispositions à prendre pour l'échange d'informations entre les autorités de contrôle indépendantes. Il convient que lesdites compétences soient exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences

d'exécution par la Commission¹³ .

¹³ JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

d'exécution par la Commission¹³ .

¹³ JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

Or. fr

Amendement 203
David-Maria Sassoli, Franco Frigo
Proposition de règlement
Considérant 30

Texte proposé par la Commission

(30) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, des compétences d'exécution devraient être conférées à la Commission en ce qui concerne *les dispositions à prendre pour l'échange d'informations entre les autorités de contrôle indépendantes. Il convient que lesdites compétences soient exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission*¹³.

¹³ JO L 55 du 28.02.2011, p. 13.

Amendement

(30) Afin d'assurer des conditions *équitables et* uniformes d'exécution du présent règlement, des compétences d'exécution devraient être conférées à la Commission en ce qui concerne *l'établissement d'un organisme européen dont les décisions obligent les ports.*

Or. en

Justification

Il convient d'établir un organisme européen afin de garantir une application correcte et équitable du règlement.

Amendement 204
David-Maria Sassoli, Franco Frigo
Proposition de règlement
Considérant 31

Texte proposé par la Commission

(31) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir assurer la modernisation de services portuaires et créer un cadre propre à attirer les investissements nécessaires dans tous les ports du réseau transeuropéen de transport, ne peuvent être réalisés de manière suffisante par les États membres en raison de la dimension européenne, internationale et transfrontière du secteur portuaire et des activités connexes et peuvent donc, en raison de la nécessité d'assurer des conditions de concurrence équitables au niveau européen, être mieux réalisés au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

Amendement

(31) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir assurer la modernisation de services portuaires et créer un cadre propre à attirer les investissements nécessaires dans tous les ports maritimes du réseau transeuropéen de transport, ne peuvent être réalisés de manière suffisante par les États membres en raison de la dimension européenne ***ainsi que de la nature*** internationale et transfrontière du secteur portuaire et des activités connexes, et peuvent donc, en raison de la nécessité d'assurer des conditions de concurrence équitables au niveau européen, être mieux réalisés au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

Or. en

Justification

Pour éviter tout nouvel malentendu, il serait utile de préciser clairement à quel type de ports s'applique le présent règlement.

Amendement 205
Philippe De Backer
Proposition de règlement
Considérant 31 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(31 bis) Les relations sociales dans le secteur portuaire ont une forte incidence sur le fonctionnement des ports. Par conséquent, le comité du dialogue social pour le secteur portuaire offre aux

partenaires sociaux un cadre en vue de l'obtention de résultats en ce qui concerne l'organisation du travail et les conditions de travail, dans des domaines tels que la santé et la sécurité, la formation et les qualifications, la politique de l'Union en matière de carburants à faible teneur en soufre, ou l'attractivité du secteur pour les jeunes travailleurs et pour les femmes. La Commission devrait favoriser les négociations et les suivre de près. En l'absence d'accord précis d'ici à 2016, la Commission devrait, le cas échéant, présenter une proposition d'acte juridique.

Or. en

Amendement 206
Karim Zéribi

Proposition de règlement
Considérant 31 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(31 bis) Les conditions de travail dans les ports ont une large influence sur l'efficacité portuaire. En ce sens, les comités de dialogue social sectoriels pour les ports doivent jouer leur rôle de conciliation en termes de conditions sociales, notamment sur les conditions de travail, de santé et de sécurité, de formation et de qualification. La Commission doit faciliter les négociations, les soutenir et en assurer le suivi. Les partenaires sociaux sont invités à rapporter leurs progrès en temps voulu afin que ces derniers puissent être intégrés par la Commission lors de la rédaction de son rapport sur les effets de la présente directive.

Or. fr

Amendement 207

Knut Fleckenstein, Saïd El Khadraoui, Kathleen Van Brempt

Proposition de règlement

Considérant 31 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(31 bis) Les relations sociales dans le secteur portuaire ont une forte incidence sur les activités et le fonctionnement des ports. Par conséquent, le comité du dialogue social pour le secteur portuaire peut offrir aux partenaires sociaux un cadre en vue de l'adoption éventuelle d'objectifs communs ayant trait aux questions sociales liées aux relations de travail dans le secteur portuaire. Le cas échéant, la Commission devrait faciliter et soutenir les négociations, et y apporter une assistance technique. Les partenaires sociaux de l'Union devraient être invités, s'ils le souhaitent, à faire part des progrès en temps utile, de sorte que la Commission puisse tenir compte de leur bilan lorsqu'elle analysera les effets du présent règlement.

Or. en

Amendement 208

Inés Ayala Sender

Proposition de règlement

Considérant 31 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(31 bis) Les relations sociales dans le secteur portuaire ont une forte incidence sur le fonctionnement des ports. Le comité du dialogue social pour le secteur portuaire offre donc aux partenaires sociaux un cadre en vue d'obtenir des résultats dans des domaines tels que l'amélioration des conditions de travail, la santé et la sécurité au travail, la formation et les qualifications. La Commission devrait favoriser les

négociations, les soutenir et les suivre de près. Les partenaires sociaux devraient être encouragés à faire part des progrès en temps utile, de sorte que la Commission puisse tenir compte de leur bilan lorsqu'elle analysera les effets du présent règlement.

Or. en

Amendement 209
Philippe De Backer
Proposition de règlement
Considérant 31 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(31 ter) Le présent règlement n'impose pas de modèle de gestion portuaire donné en conférant un statut, un rôle ou une mission spécifiques aux gestionnaires du port. Dès lors que les règles sur l'accès au marché et la transparence financière sont respectées, les modèles de gestion portuaire des États membres prévus dans la législation nationale peuvent être conservés. Parmi ces modèles figurent la délégation des droits et responsabilités de la gestion portuaire à des entités publiques chargées de préserver l'intérêt général du port.

Or. en

Amendement 210
Peter van Dalen
Proposition de règlement
Article 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 1

supprimé

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement établit:

(a) un cadre clair pour l'accès au marché des services portuaires;

(b) des règles communes sur la transparence financière et les redevances à appliquer par les gestionnaires ou les prestataires de services portuaires.

2. Le présent règlement s'applique à la fourniture des catégories suivantes de services portuaires, soit à l'intérieur de la zone portuaire, soit sur les voies navigables d'accès aux ports et de sortie des ports:

(a) soutage;

(b) manutention des marchandises;

(c) dragage,

(d) amarrage;

(e) services passagers;

(f) installations de réception portuaires;

(g) services passagers, et

(h) remorquage.

3. Le présent règlement s'applique à tous les ports maritimes du réseau transeuropéen de transport au sens de la définition de l'annexe I du règlement XXX [règlement sur les orientations RTE-T].

4. Les États membres peuvent aussi appliquer le présent règlement à d'autres ports maritimes. Lorsque les États membres décident d'appliquer le présent règlement à d'autres ports maritimes, ils notifient cette décision à la Commission.

Or. nl

Amendement 211
Inés Ayala Sender
Proposition de règlement
Article 1 – paragraphe 1 – point a

Texte proposé par la Commission

Amendement

(a) un cadre clair pour l'accès au marché des services portuaires;

supprimé

Or. es

Justification

Il convient de limiter le champ d'application de la directive au renforcement de la transparence des ports: transparence des flux financiers, des aides d'États, des aides européennes dont peuvent bénéficier les ports, etc.

Amendement 212

Jean-Pierre Audy

Proposition de règlement

Article 1 – paragraphe 1 – point a

Texte proposé par la Commission

Amendement

(a) un cadre **clair** pour l'accès au marché des services portuaires;

(a) un cadre pour l'accès au marché des services portuaires;

Or. fr

Justification

Franchement quel est l'intérêt d'ajouter ce qualificatif de "clair" ? Je propose sa suppression qui n'apporte rien au texte sur le plan juridique

Amendement 213

Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui

Proposition de règlement

Article 1 – paragraphe 2 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. Le présent règlement s'applique à la fourniture des catégories suivantes de services portuaires, soit à l'intérieur de la zone portuaire, soit sur les voies navigables

2. Le présent règlement s'applique à la fourniture des catégories suivantes de services portuaires, soit à l'intérieur de la zone portuaire, soit sur les voies navigables d'accès aux ports et de sortie des ports, **dès**

d'accès aux ports et de sortie des ports:

lors qu'ils sont organisés comme des activités économiques:

Or. nl

Justification

Le règlement a pour objet de libérer l'accès au marché pour certains services portuaires organisés en tant qu'activités économiques. Dès lors que les États membres sont libres d'organiser ces services comme des activités non économiques – à condition qu'ils respectent les règles en matière d'égalité de traitement, de non-discrimination, de transparence et de libre circulation des personnes, l'adaptation de l'article 1^{er} s'impose.

Amendement 214

Ivo Belet, Marianne Thyssen

Proposition de règlement

Article 1 – paragraphe 2 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

2. Le présent règlement s'applique à la fourniture des catégories suivantes de services portuaires, soit à l'intérieur de la zone portuaire, soit sur les voies navigables d'accès aux ports et de sortie des ports:

Amendement

2. Le présent règlement s'applique à la fourniture des catégories suivantes de services portuaires, ***organisés en tant qu'activités économiques***, soit à l'intérieur de la zone portuaire, soit sur les voies navigables d'accès aux ports et de sortie des ports:

Or. nl

Amendement 215

Dieter-Lebrecht Koch

Proposition de règlement

Article 1 – paragraphe 2 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

2. Le présent règlement s'applique à la fourniture des catégories suivantes de services portuaires, soit à l'intérieur de la zone portuaire, soit sur les voies navigables d'accès aux ports et de sortie des ports:

Amendement

2. Le présent règlement s'applique à la fourniture des catégories suivantes de services portuaires, soit à l'intérieur de la zone portuaire, soit sur les voies navigables d'accès aux ports et de sortie des ports, ***ainsi qu'au dragage***:

Or. en

Amendement 216
Philip Bradbourn, Jacqueline Foster
Proposition de règlement
Article 1 – paragraphe 2 – point b

Texte proposé par la Commission

Amendement

(b) manutention des marchandises;

supprimé

Or. en

Justification

De telles redevances, dans des ports ne recevant pas de subventions et sur un marché concurrentiel, ne devraient pas être encadrées par des règles. Il en va de même de l'assiette de redevances à laquelle sont soumis les clients du port pour des transactions d'entreprise à l'entreprise lorsqu'une condition réciproque ne s'applique pas à l'autre partie.

Amendement 217
Philip Bradbourn
Proposition de règlement
Article 1 – paragraphe 2 – point c

Texte proposé par la Commission

Amendement

(c) dragage,

supprimé

Or. en

Amendement 218
Sabine Wils
Proposition de règlement
Article 1 – paragraphe 2 – point c

Texte proposé par la Commission

Amendement

(c) dragage,

supprimé

(Il convient de rectifier la numérotation erronée de la version française de la proposition de la Commission.)

Or. de

Justification

Comme le Bundesrat allemand l'a constaté, le dragage ne fait pas partie du marché des services portuaires mais remplit une mission publique en vue de garantir l'accès aux ports maritimes. Le faire entrer dans le règlement n'est pas correct.

Amendement 219

Georgios Koumoutsakos

Proposition de règlement

Article 1 – paragraphe 2 – point c

Texte proposé par la Commission

Amendement

(c) dragage,

supprimé

Or. en

Amendement 220

Carlo Fidanza, Dominique Riquet

Proposition de règlement

Article 1 – paragraphe 2 – point d

Texte proposé par la Commission

Amendement

(d) amarrage;

supprimé

Or. it

Amendement 221

David-Maria Sassoli, Franco Frigo

Proposition de règlement

Article 1 – paragraphe 2 – point d

Texte proposé par la Commission

Amendement

(d) amarrage;

supprimé

Or. it

Amendement 222

Philip Bradbourn

Proposition de règlement

Article 1 – paragraphe 2 – point d

Texte proposé par la Commission

Amendement

(d) amarrage;

supprimé

Or. en

Amendement 223

Sabine Wils

Proposition de règlement

Article 1 – paragraphe 2 – point d

Texte proposé par la Commission

Amendement

(d) amarrage;

supprimé

(Il convient de rectifier la numérotation erronée de la version française de la proposition de la Commission.)

Or. de

Justification

Il convient de l'exclure du champ d'application, entre autres pour des raisons de politique de sécurité.

Amendement 224

Karim Zéribi

Proposition de règlement

Article 1 – paragraphe 2 – point f

Texte proposé par la Commission

Amendement

(f) amarrage;

(f) lamanage;

Or. fr

Justification

La traduction française énoncer de manière erronée le service d'amarrage, dénommé lamanage.

Amendement 225
Dominique Vlasto, Dominique Riquet

Proposition de règlement
Article 1 – paragraphe 2 – point f

Texte proposé par la Commission

Amendement

(f) *amarrage*;

(f) *lamanage*;

Or. fr

Justification

Le terme "amarrage" est trop restrictif au regard de la notion exacte de "lamanage" en français, qui couvre les opérations d'amarrage, de désamarrage et de déhalage.

Amendement 226
Sabine Wils
Proposition de règlement
Article 1 – paragraphe 2 – point f

Texte proposé par la Commission

Amendement

(f) *installations de réception portuaires*;

supprimé

(Il convient de rectifier la numérotation erronée de la version française de la proposition de la Commission.)

Or. de

Justification

Comme le Bundesrat allemand l'a constaté, les installations de réception portuaires ne font pas partie du marché des services portuaires. Elles remplissent une mission publique de prévention de la pollution des ports qui est indispensable.

Amendement 227
Philip Bradbourn
Proposition de règlement
Article 1 – paragraphe 2 – point g

Texte proposé par la Commission

Amendement

(g) pilotage; (j)

supprimé

Or. en

Amendement 228

Sabine Wils

Proposition de règlement

Article 1 – paragraphe 2 – point g

Texte proposé par la Commission

Amendement

(g) pilotage;

supprimé

(Il convient de rectifier la numérotation erronée de la version française de la proposition de la Commission.)

Or. de

Justification

Comme le Bundesrat allemand l'a constaté, les services de pilotage ne font pas partie du marché des services portuaires. Ils consistent plutôt à exercer des activités décisives pour garantir la sécurité nautique dans les ports et d'autres tâches décisives pour la sécurité des ports et ne font pas partie du marché des services portuaires. Derrière cette formulation de la Commission se cachent certainement les grandes compagnies maritimes de transport de conteneurs qui veulent de cette façon faire baisser les prix des services de pilotage.

Amendement 229

Carlo Fidanza

Proposition de règlement

Article 1 – paragraphe 2 – point h

Texte proposé par la Commission

Amendement

(h) remorquage.

supprimé

Or. it

Amendement 230

David-Maria Sassoli, Franco Frigo

Proposition de règlement
Article 1 – paragraphe 2 – point h

Texte proposé par la Commission

Amendement

(h) remorquage.

supprimé

Or. it

Amendement 231
Philip Bradbourn
Proposition de règlement
Article 1 – paragraphe 2 – point h

Texte proposé par la Commission

Amendement

(h) remorquage.

supprimé

Or. en

Amendement 232
Sabine Wils
Proposition de règlement
Article 1 – paragraphe 2 – point h

Texte proposé par la Commission

Amendement

(h) remorquage.

supprimé

(Il convient de rectifier la numérotation erronée de la version française de la proposition de la Commission.)

Or. de

Amendement 233
Karim Zéribi
Proposition de règlement
Article 1 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

3. Le présent règlement s'applique à tous les ports maritimes du réseau

3. La présente directive s'applique à tous les ports maritimes **du réseau central** du

transeuropéen de transport au sens de la définition de l'annexe I du règlement XXX [règlement sur les orientations RTE-T].

réseau transeuropéen de transport au sens de la définition de l'annexe I du règlement XXX [règlement sur les orientations RTE-T].

Or. fr

Justification

La limitation de l'application du texte aux ports du réseau central du RTE-T paraît plus opportune. Le paragraphe suivant du même article permet déjà d'étendre l'application du texte aux autres ports sur décision de chaque Etat Membre.

Amendement 234

Silvia-Adriana Țicău

Proposition de règlement

Article 1 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Le présent règlement s'applique à tous les ports maritimes du réseau transeuropéen de transport au sens de la définition de l'annexe I du règlement XXX [règlement sur les orientations RTE-T].

Amendement

3. Le présent règlement s'applique à tous les ports maritimes *et fluvio-maritimes* du réseau transeuropéen de transport au sens de la définition de l'annexe I du règlement XXX [règlement sur les orientations RTE-T].

Or. ro

Amendement 235

Philippe De Backer

Proposition de règlement

Article 1 – paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis. Les États membres peuvent aussi appliquer le présent règlement à d'autres services portuaires. Dans ce cas, ils notifient leur décision à la Commission.

Or. en

Justification

La liste figurant au paragraphe 2 est limitée. Ce paragraphe est ajouté pour donner aux États membres la possibilité d'inclure d'autres services portuaires dans le champ d'application du règlement.

Amendement 236

Peter van Dalen

Proposition de règlement

Article 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

[...]

supprimé

Or. nl

Amendement 237

Giommaria Uggias

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 1 – point 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. «services de manutention des marchandises», l'organisation et la manutention des marchandises entre le bateau transporteur et la terre, que ce soit pour l'importation, l'exportation ou le transit des marchandises, y compris la transformation, le transport et le stockage temporaire des marchandises dans le terminal de manutention des marchandises concerné et en relation directe avec le transport des marchandises, à l'exclusion toutefois de l'entreposage, du dépotage, du reconditionnement ou de tout autre service à valeur ajoutée lié aux marchandises manipulées;

2. «services de manutention des marchandises», l'organisation et la manutention des marchandises entre le bateau transporteur et la terre, que ce soit pour l'importation, l'exportation ou le transit des marchandises, y compris la transformation, le transport et le stockage temporaire des marchandises dans le terminal de manutention des marchandises concerné et en relation directe avec le transport des marchandises, à l'exclusion toutefois de l'entreposage, du dépotage, du reconditionnement ou de tout autre service à valeur ajoutée lié aux marchandises manipulées ***dans le port***;

Or. it

Amendement 238

Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui

Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 1 – point 2

Texte proposé par la Commission

2. «services de manutention des marchandises», l'organisation et la manutention des marchandises entre le bateau transporteur et la terre, que ce soit pour l'importation, l'exportation ou le transit des marchandises, y compris la transformation, le transport et le stockage temporaire des marchandises dans le terminal de manutention des marchandises concerné et en relation directe avec le transport des marchandises, **à l'exclusion toutefois de l'entreposage, du dépotage, du reconditionnement ou de tout autre service à valeur ajoutée lié aux marchandises manipulées;**

Amendement

2. «services de manutention des marchandises», l'organisation et la manutention des marchandises entre le bateau transporteur et la terre, que ce soit pour l'importation, l'exportation ou le transit des marchandises, y compris **le fait de les attacher et de les détacher**, la transformation, le transport et le stockage temporaire des marchandises dans le terminal de manutention des marchandises concerné et en relation directe avec le transport des marchandises, **ainsi que l'entreposage, le dépotage, le reconditionnement ou tout autre service à valeur ajoutée exécuté dans le port maritime et** lié aux marchandises manipulées;

Or. nl

Amendement 239
Slawomir Nitras, Artur Zasada
Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 1 – point 2

Texte proposé par la Commission

2. «services de manutention des marchandises», l'organisation et la manutention des marchandises entre le bateau transporteur et la terre, que ce soit pour l'importation, l'exportation ou le transit des marchandises, y compris la transformation, le transport et le stockage temporaire des marchandises dans le terminal de manutention des marchandises concerné **et en relation directe avec le transport des marchandises, à l'exclusion toutefois de l'entreposage, du dépotage, du reconditionnement ou de tout autre service à valeur ajoutée lié aux marchandises manipulées;**

Amendement

2. «services de manutention des marchandises», l'organisation et la manutention des marchandises entre le bateau transporteur et la terre, que ce soit pour l'importation, l'exportation ou le transit des marchandises, y compris **notamment** la transformation, le transport et le stockage temporaire des marchandises dans le terminal de manutention des marchandises concerné, **l'entreposage, le dépotage, le reconditionnement et les autres services directement liés au transport des marchandises;**

Justification

La manutention des marchandises dans les terminaux portuaires de certains États membres comprend souvent l'entreposage, la formation et le dépotage des conteneurs ainsi que le reconditionnement. Si la définition des services de manutention n'est pas modifiée dans le règlement, elle pourrait conduire à une situation dans laquelle les différents services fournis par un seul et même prestataire sont soumis à des réglementations différentes.

Amendement 240**Sabine Wils****Proposition de règlement****Article 2 – paragraphe 1 – point 3***Texte proposé par la Commission**Amendement*

3. «dragage», le déblaiement du sable, des sédiments ou d'autres substances qui recouvrent le lit de la voie navigable donnant accès à un port afin de permettre aux bateaux d'accéder au port, y compris les déblaiements initiaux (travaux neufs de dragage) et le dragage d'entretien destiné à maintenir l'accessibilité de la voie d'accès;

supprimé

Or. de

Justification

Conformément à l'amendement 14, proposant de supprimer "dragage" de l'article 1, paragraphe 2, point c), il convient de supprimer aussi cette définition.

(Il convient de rectifier la numérotation erronée de la version française de la proposition de la Commission.)

Amendement 241**Silvia-Adriana Țicău****Proposition de règlement****Article 2 – paragraphe 1 – point 3***Texte proposé par la Commission**Amendement***3. «dragage», le déblaiement du sable, des****3. «dragage», le déblaiement du sable, des**

sédiments ou d'autres substances qui recouvrent le lit de la voie navigable donnant accès à un port afin de permettre aux bateaux d'accéder au port, y compris les déblaiements initiaux (travaux neufs de dragage) et le dragage d'entretien destiné à maintenir l'accessibilité de la voie d'accès;

sédiments ou d'autres substances qui recouvrent le lit de la voie navigable donnant accès à un port ***ou le lit à l'intérieur du port proprement dit*** afin de permettre aux bateaux d'accéder au port, y compris les déblaiements initiaux (travaux neufs de dragage) et le dragage d'entretien destiné à maintenir l'accessibilité de la voie d'accès;

Or. ro

Amendement 242
Georgios Koumoutsakos
Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 1 – point 3

Texte proposé par la Commission

3. "dragage", le déblaiement du sable, des sédiments ou d'autres substances qui recouvrent le lit de la voie navigable donnant accès à un port afin de permettre aux bateaux d'accéder au port, y compris les déblaiements initiaux (travaux neufs de dragage) et le dragage d'entretien destiné à maintenir l'accessibilité de la voie d'accès;

Amendement

3. "dragage", le déblaiement du sable, des sédiments ou d'autres substances qui recouvrent le lit de la voie navigable donnant accès à un port afin de permettre aux bateaux d'accéder au port, y compris les déblaiements initiaux (travaux neufs de dragage) et le dragage d'entretien destiné à maintenir l'accessibilité de la voie d'accès, ***il ne s'agit pas d'un service proposé aux utilisateurs;***

Or. en

Amendement 243
Dominique Vlasto

Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 1 – point 5

Texte proposé par la Commission

5. «gestionnaire du port», tout organisme public ou privé qui, conjointement ou non avec d'autres activités, a pour objet, en vertu d'actes législatifs ou d'instruments nationaux, d'assurer l'administration et la gestion des infrastructures portuaires ***et du***

Amendement

5. «gestionnaire du port», tout organisme public ou privé qui, conjointement ou non avec d'autres activités, a pour objet, en vertu d'actes législatifs ou d'instruments nationaux, d'assurer l'administration et la gestion des infrastructures portuaires, la

trafic portuaire, la coordination et, le cas échéant, le contrôle des activités des exploitants présents dans le port concerné;

coordination et, le cas échéant, **la réalisation, l'organisation ou** le contrôle des activités des exploitants présents dans le port concerné, **l'administration et la gestion du trafic portuaire dans le port concerné, ainsi que l'aménagement du territoire portuaire**;

Or. fr

Justification

En complément de l'amendement du rapporteur, qui opère une distinction pour couvrir les différentes responsabilités attribuées aux gestionnaires du port dans les Etats membres, il faut aussi mentionner les compétences en matière d'aménagement du territoire portuaire, qui a notamment un impact sur l'interconnexion avec les autres infrastructures et activités économiques.

Amendement 244

Carlo Fidanza

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 1 – point 6

Texte proposé par la Commission

Amendement

6. «amarrage», les services de lamanage d'un bateau en cours d'ancrage ou de mise à quai dans le port ou dans les voies navigables donnant accès au port;

supprimé

Or. it

Amendement 245

Sabine Wils

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 1 – point 6

Texte proposé par la Commission

Amendement

6. «amarrage», les services de lamanage d'un bateau en cours d'ancrage ou de mise à quai dans le port ou dans les voies navigables donnant accès au port;

supprimé

Justification

Conformément à l'amendement 15, proposant de supprimer "amarrage" de l'article 1, paragraphe 2, point d), il convient de supprimer aussi cette définition.

(Il convient de rectifier la numérotation erronée de la version française de la proposition de la Commission.)

Amendement 246
Karim Zéribi

Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 1 – point 6

Texte proposé par la Commission

6. «**amarrage**», les services de lamanage d'un bateau en cours d'ancrage ou de mise à quai dans le port ou dans les voies navigables donnant accès au port;

Amendement

6. «**lamanage**», les services de lamanage **en charge des opérations d'amarrage, de déhalage et de désamarrage** d'un bateau en cours d'ancrage ou de mise à quai dans le port ou dans les voies navigables donnant accès au port;

Or. fr

Justification

Il convient de clarifier la définition. La version française fait référence à l'amarrage, et non au lamanage. En outre, le lamanage regroupe trois types d'opération: l'amarrage, le déhalage et le désamarrage.

Amendement 247
Georgios Koumoutsakos

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 6

Texte proposé par la Commission

6. "amarrage", les services de lamanage d'un bateau en cours **d'ancrage ou** de mise

Amendement

6. "amarrage", les services de lamanage d'un bateau en cours de mise à quai dans le

à quai dans le port *ou dans les voies navigables donnant accès au port*;

port, *dans le but de permettre aux passagers, aux autres personnes, aux marchandises ou à la cargaison d'être transférés en toute sécurité du bateau au quai ou vice-versa*;

Or. el

Amendement 248
Dominique Vlasto, Dominique Riquet

Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 1 – point 6

Texte proposé par la Commission

6. «*amarrage*», les services *de lamanage d'un bateau en cours d'ancrage ou de mise à quai* dans le port ou dans les voies navigables donnant accès *au port*;

Amendement

6. «*lamanage*», les services, *équipements terrestres et maritimes et le personnel destinés aux opérations d'amarrage, de déhalage et de désamarrage d'un bateau* dans le port ou dans les voies navigables donnant accès *aux infrastructures portuaires*;

Or. fr

Justification

Le terme "amarrage" est trop restrictif au regard de la notion exacte de "lamanage" en français, qui couvre les opérations d'amarrage, de désamarrage et de déhalage.

Amendement 249
Sabine Wils
Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 1 – point 8

Texte proposé par la Commission

8. «*pilotage*», le service de *guidage d'un bateau par un pilote ou un poste de pilotage afin de permettre son entrée dans la voie navigable donnant accès au port ou sa sortie de cette voie d'accès*;

Amendement

supprimé

Justification

Conformément à l'amendement 17, proposant de supprimer "pilotage" de l'article 1, paragraphe 2, point g), il convient de supprimer aussi cette définition.

(Il convient de rectifier la numérotation erronée de la version française de la proposition de la Commission.)

Amendement 250

Silvia-Adriana Țicău

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 1 – point 8

Texte proposé par la Commission

8. «pilotage», le service de guidage d'un bateau par un pilote ou un poste de pilotage afin de permettre son entrée dans la voie navigable donnant accès au port ou sa sortie de cette voie d'accès;

Amendement

8. «pilotage», le service de guidage d'un bateau par un pilote ou un poste de pilotage afin de permettre son entrée dans la voie navigable donnant accès au port ou sa sortie de cette voie d'accès, ***ainsi que son accès au port depuis la mer ou sa sortie du port vers la mer;***

Or. ro

Amendement 251

Karim Zéribi

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 1 – point 9

Texte proposé par la Commission

9. «redevance d'infrastructure portuaire», une redevance perçue au bénéfice ***direct ou indirect*** du gestionnaire du port et payée par les exploitants de bateaux ou les propriétaires de cargaisons pour l'utilisation des installations et des services permettant aux bateaux d'entrer dans le port et d'en sortir, y compris dans les voies navigables donnant accès aux ports, ***ainsi que*** pour l'accès à la prise en charge des

Amendement

9. «redevance d'infrastructure portuaire», une redevance perçue au bénéfice du gestionnaire du port et payée par les exploitants de bateaux ou les propriétaires de cargaisons pour l'utilisation des ***infrastructures, des*** installations et des services ***sous le contrôle et la gestion administrative du gestionnaire du port,*** permettant aux bateaux d'entrer dans le port et d'en sortir, y compris dans les voies

passagers et des cargaisons;

navigables donnant accès aux ports, *et* pour l'accès à la prise en charge des passagers et des cargaisons *ainsi que des connexions terrestres portuaires*;

Or. fr

Justification

Cet amendement se justifie de lui-même.

Amendement 252

Dominique Vlasto, Dominique Riquet

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 1 – point 9

Texte proposé par la Commission

9. «redevance d'infrastructure portuaire», une redevance perçue au bénéfice *direct ou indirect* du gestionnaire du port et payée par les exploitants de bateaux ou les propriétaires de cargaisons pour l'utilisation des installations et des services permettant aux bateaux d'entrer dans le port et d'en sortir, y compris dans les voies navigables donnant accès *aux ports, ainsi que pour* l'accès à la prise en charge des passagers et des cargaisons;

Amendement

9. «redevance d'infrastructure portuaire», une redevance perçue au bénéfice du gestionnaire du port et payée par les exploitants de bateaux ou les propriétaires de cargaisons pour l'utilisation des installations et des services permettant aux bateaux d'entrer dans le port et d'en sortir, y compris dans les voies navigables donnant accès *au port dans les cas où ces voies sont administrées et gérées par le port lui-même*, l'accès à la prise en charge des passagers et des cargaisons, *ainsi que les connexions terrestres au port*;

Or. fr

Justification

Il y a lieu de préciser que les voies d'accès terrestre au port peuvent faire l'objet de redevances dans les cas où elles sont effectivement administrées par le port en question.

Amendement 253

Silvia-Adriana Țicău

Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 1 – point 9

Texte proposé par la Commission

9. «redevance d'infrastructure portuaire», une redevance perçue au bénéfice direct ou indirect du gestionnaire du port et payée par **les exploitants de bateaux ou les propriétaires de cargaisons** pour l'utilisation des installations **et des services permettant aux bateaux d'entrer dans le port et d'en sortir**, y compris **dans les** voies navigables donnant accès **aux ports, ainsi que pour l'accès à la prise en charge des passagers et des cargaisons**;

Amendement

9. «redevance d'infrastructure portuaire», une redevance perçue au bénéfice direct ou indirect du gestionnaire du port **ou du gestionnaire des voies navigables donnant accès au port, le cas échéant**, et payée par **tous les usagers des infrastructures portuaires** pour l'utilisation des installations **portuaires essentielles**, y compris **des infrastructures pour passagers, et par tous les usagers des** voies navigables donnant accès **au port**;

Or. ro

Amendement 254
Sabine Wils
Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 1 – point 10

Texte proposé par la Commission

10. «installation de réception portuaire», toute installation fixe, flottante ou mobile permettant la collecte des déchets d'exploitation des navires ou des résidus de cargaison au sens de la directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison¹⁴;

Amendement

supprimé

¹⁴ JO L 332 du 28.12.2000, pp. 81-90.

Or. de

Justification

Conformément à l'amendement 16, proposant de supprimer "installations de réception portuaires" de l'article 1, paragraphe 2, point f), il convient de supprimer aussi cette définition.

(Il convient de rectifier la numérotation erronée de la version française de la proposition de la Commission.)

Amendement 255

Karim Zéribi

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 1 – point 12

Texte proposé par la Commission

12. «contrat de services portuaires», un accord formel et juridiquement contraignant entre un prestataire de services portuaires et une autorité compétente par lequel cette dernière désigne un prestataire de services portuaires chargé de la fourniture de services portuaires selon une procédure visant à limiter le nombre de prestataires de services portuaires;

Amendement

12. «contrat de services portuaires», un accord formel et juridiquement contraignant entre un prestataire de services portuaires et une autorité compétente par lequel cette dernière désigne un prestataire de services portuaires chargé de la fourniture de services portuaires selon une procédure visant à limiter le nombre de prestataires de services portuaires, ***sans préjudice des procédures de désignation de prestataires de services portuaires existantes dans les Etats membres;***

Or. fr

Justification

La notion de contrat de service portuaire proposée ne correspond pas à la pratique de certains États membres.

Amendement 256

Corien Wortmann-Kool

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 1 – point 13

Texte proposé par la Commission

13. "prestataire de services portuaires", toute personne physique ou morale fournissant ou souhaitant fournir, ***contre rémunération,*** une ou plusieurs catégories

Amendement

13. "prestataire de services portuaires", toute personne physique ou morale fournissant ou souhaitant fournir une ou plusieurs catégories de services portuaires

de services portuaires visés à l'article 1^{er},
paragraphe 2;

visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2;

Or. en

Amendement 257

Silvia-Adriana Țicău

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 1 – point 13

Texte proposé par la Commission

13. «prestataire de services portuaires»,
toute personne physique ou morale
fournissant **ou souhaitant fournir**, contre
rémunération, une ou plusieurs catégories
de services portuaires visés à l'article 1^{er},
paragraphe 2;

Amendement

13. «prestataire de services portuaires»,
toute personne physique ou morale
fournissant, **dans un cadre réglementé**,
contre rémunération, une ou plusieurs
catégories de services portuaires visés à
l'article 1^{er}, paragraphe 2;

Or. ro

Amendement 258

Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 1 – point 13

Texte proposé par la Commission

13. «prestataire de services portuaires»,
toute personne physique ou morale
fournissant ou souhaitant fournir, contre
rémunération, une ou plusieurs catégories
de services portuaires visés à l'article 1^{er},
paragraphe 2;

Amendement

13. «prestataire de services portuaires»,
toute personne physique ou morale
fournissant ou souhaitant fournir, contre
rémunération, une ou plusieurs catégories
de services portuaires **organisés en tant
qu'activités économiques** visés à
l'article 1^{er}, paragraphe 2;

Or. nl

Justification

Dans la foulée de l'amendement relatif à l'article 1^{er}, paragraphe 2, il y a lieu de préciser que les États membres (ou les autorités ou les gestionnaires compétents auxquels cette compétence a été déléguée) ont la compétence de décider si un service portuaire doit être considéré comme une activité économique.

Amendement 259
Ivo Belet, Marianne Thyssen
Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 1 – point 13

Texte proposé par la Commission

13. «prestataire de services portuaires», toute personne physique ou morale fournissant ou souhaitant fournir, contre rémunération, une ou plusieurs catégories de services portuaires visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2;

Amendement

13. «prestataire de services portuaires», toute personne physique ou morale fournissant ou souhaitant fournir, contre rémunération, une ou plusieurs catégories de services portuaires visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2, ***si ceux-ci sont organisés en tant qu'activités économiques***;

Or. nl

Amendement 260
Dominique Vlasto

Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 1 – point 16

Texte proposé par la Commission

16. «port maritime», une zone de terre ferme et d'eau constituée d'ouvrages et d'équipements permettant, essentiellement, l'accueil des navires, leur chargement et leur déchargement, le stockage de marchandises, la réception et la livraison de ces marchandises et l'embarquement et le débarquement de passagers, ainsi que toute autre infrastructure dont les transporteurs ont besoin dans la zone portuaire;

Amendement

16. «port maritime», une zone de terre ferme et d'eau constituée d'ouvrages et d'équipements permettant, essentiellement, l'accueil des navires, leur chargement et leur déchargement, le stockage de marchandises, la réception et la livraison de ces marchandises et l'embarquement et le débarquement de passagers ***et d'autres personnes***, ainsi que toute autre infrastructure dont les transporteurs ont besoin dans la zone portuaire;

Or. fr

Justification

D'autres personnes que des passagers peuvent embarquer ou débarquer. Par ailleurs, la dernière partie du paragraphe permet de ne pas avoir une vision limitative des infrastructures portuaires, pour inclure par exemple les infrastructures nécessaires à la réparation navale.

Amendement 261
Silvia-Adriana Țicău
Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 1 – point 16

Texte proposé par la Commission

16. «port maritime», une zone de terre ferme et d'eau constituée d'ouvrages et d'équipements permettant, essentiellement, l'accueil des navires, leur chargement et leur déchargement, le stockage de marchandises, la réception et la livraison de ces marchandises et l'embarquement et le débarquement de passagers, ainsi que toute autre infrastructure dont les transporteurs ont besoin dans la zone portuaire;

Amendement

16. "port maritime", une zone **délimitée** de terre ferme et d'eau constituée d'ouvrages et d'équipements permettant, essentiellement, l'accueil des navires, leur chargement et leur déchargement, le stockage de marchandises, la réception et la livraison de ces marchandises et l'embarquement et le débarquement de passagers, ainsi que toute autre infrastructure dont les transporteurs ont besoin dans la zone portuaire;

Or. ro

Amendement 262
Carlo Fidanza
Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 1 – point 17

Texte proposé par la Commission

17. «remorquage», l'assistance apportée à un bateau au moyen d'un remorqueur afin de lui permettre d'entrer dans le port ou d'en sortir en toute sécurité en aidant à sa manœuvre;

Amendement

supprimé

Or. it

Amendement 263
Sabine Wils
Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 1 – point 17

Texte proposé par la Commission

17. «remorquage», l'assistance apportée à

Amendement

supprimé

***un bateau au moyen d'un remorqueur
afin de lui permettre d'entrer dans le port
ou d'en sortir en toute sécurité en aidant à
sa manœuvre;***

Or. de

Justification

Conformément à l'amendement 18, proposant de supprimer "remorquage" de l'article 1, paragraphe 2, point h), il convient de supprimer aussi cette définition.

(Il convient de rectifier la numérotation erronée de la version française de la proposition de la Commission.)

Amendement 264

Jutta Steinruck

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 1 – point 18 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

18 bis. "sous-traitant", toute personne physique ou morale à laquelle est confiée l'exécution d'une partie ou de l'ensemble des obligations d'un contrat préalable;

Or. en

Amendement 265

Mathieu Grosch, Ivo Belet, Marianne Thyssen

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 1 – point 18 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

18 bis. "infrastructure d'accès et de défense", toute infrastructure permettant l'accès par voie maritime ou terrestre à l'espace portuaire, y compris les installations d'accès maritime et de défense, les liaisons d'accès terrestre aux transports en commun généraux et les infrastructures d'accès aux installations nécessaires aux activités se déroulant

dans l'espace portuaire;

Or. en

Justification

L'infrastructure portuaire doit relever d'une politique spécifique. En particulier, il importe de définir plus clairement les différentes infrastructures portuaires.

Amendement 266

Phil Bennion

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 1 – point 18 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

18 bis. "port détenu et exploité par un opérateur privé", tout port qui n'est pas détenu ou exploité par une autorité nationale, une région, une province ou une municipalité;

Or. en

Amendement 267

Mathieu Grosch, Ivo Belet, Marianne Thyssen

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 1 – point 18 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

18 ter. "terminal ou infrastructure liée à un projet", ouvrage civil compris dans l'espace portuaire et constitué de quais d'amarrage des bateaux, des terres gagnées sur la mer aux fins de la construction du terminal, du dragage le long des quais et de l'accès au terminal par les installations de transport en commun au sein de l'espace portuaire conformément à l'article 2, paragraphe 1, point 18 bis;

Or. en

Justification

L'infrastructure portuaire doit relever d'une politique spécifique. En particulier, il importe de définir plus clairement les différentes infrastructures portuaires.

Amendement 268

Mathieu Grosch, Ivo Belet, Marianne Thyssen

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 1 – point 18 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

18 quater. "superstructure portuaire", dispositifs de surface, entrepôts, ateliers, immeubles de bureaux, matériels fixes et mobiles, systèmes d'information et d'automatisation nécessaires à la réalisation des services portuaires mentionnés à l'article 2, paragraphe 2;

Or. en

Justification

L'infrastructure portuaire doit relever d'une politique spécifique. En particulier, il importe de définir plus clairement les différentes infrastructures portuaires.

Amendement 269

Jutta Steinruck

Proposition de règlement

Article -3 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article -3

Sous-traitance

1. Un prestataire de services portuaires, tel que visé à l'article 2, paragraphe 13, ne peut sous-traiter de services, sauf s'il se trouve temporairement dans l'incapacité de fournir ces services pour des raisons de force majeure. Une action collective n'est pas considérée comme un cas de force majeure.

2. Un sous-traitant ne peut sous-traiter de services portuaires.

3. Tout prestataire de services portuaires recourant à un ou plusieurs sous-traitants informe le gestionnaire du port du nom et des activités des sous-traitants concernés.

4. Lorsque l'employeur est un sous-traitant, et sans préjudice des dispositions de droit national relatives aux droits de contribution ou de recours ou des dispositions de droit national en matière de sécurité sociale, les États membres veillent à ce que l'entrepreneur dont l'employeur est un sous-traitant direct puisse, solidairement avec l'employeur ou en lieu et place de ce dernier, être redevable:

- a) de toute sanction financière imposée; et*
- b) d'arriérés.*

5. Lorsque le prestataire de service est un sous-traitant, les États membres veillent à ce que l'entrepreneur principal et tout sous-traitant intermédiaire, s'ils savaient que le sous-traitant employait des ressortissants de pays tiers en séjour irrégulier, puissent être tenus d'effectuer les paiements visés au paragraphe 4, solidairement avec le sous-traitant qui est l'employeur ou l'entrepreneur dont l'employeur est un sous-traitant direct, ou en lieu et place de ceux-ci.

6. Les États membres peuvent prévoir des dispositions plus sévères en matière de responsabilité dans le cadre de leur législation nationale.

7. Les sous-traitants sont en mesure de prouver leur bonne réputation en matière de respect des droits sociaux et du droit du travail, y compris l'application de la législation et d'accords relatifs à la protection de la santé et de la sécurité.

Or. en

Amendement 270
Peter van Dalen
Proposition de règlement
Article 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 3

supprimé

Libre prestation de services

1. La libre prestation de services dans les ports maritimes soumis au présent règlement s'applique aux prestataires de services portuaires établis dans l'Union dans les conditions prévues par le présent chapitre.

2. Les prestataires de services portuaires ont accès aux installations portuaires essentielles dans la mesure nécessaire à l'exercice de leurs activités. Les conditions régissant cet accès sont équitables, raisonnables et non discriminatoires.

Or. nl

Amendement 271
Peter van Dalen
Proposition de règlement
Article 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 4

supprimé

Exigences minimales applicables à la fourniture de services portuaires

1. Le gestionnaire du port peut exiger que les prestataires de services portuaires respectent des exigences minimales pour la prestation du service portuaire correspondant.

2. Les exigences minimales prévues au paragraphe 1 ne peuvent porter, le cas échéant, que sur:

(a) les qualifications professionnelles du

prestataire de services portuaires, de son personnel ou des personnes physiques qui assurent effectivement et en permanence la gestion des activités du prestataire de services portuaires;

(b) l'équipement nécessaire pour fournir les services portuaires concernés dans des conditions normales et en toute sécurité et la capacité de maintenir ces équipements au niveau approprié;

(c) le respect des exigences en matière de sécurité maritime ou de sécurité et de sûreté du port ou de ses accès, de ses installations, de ses équipements et de son personnel;

(d) le respect des exigences environnementales fixées à l'échelon local, national, de l'Union et international.

3. Les exigences minimales sont transparentes, non discriminatoires, objectives et pertinentes au regard de la catégorie et de la nature des services portuaires concernés.

4. Lorsque les exigences minimales comprennent des connaissances locales spécifiques ou la connaissance de particularités locales, le gestionnaire du port veille à ce qu'une formation adéquate soit accessible dans des conditions transparentes et non discriminatoires, à moins qu'un accès suffisant à cette formation soit assuré par l'État membre.

5. Dans les cas visés au paragraphe 1, le gestionnaire du port aura, au plus tard le 1er juillet 2015 ou, en ce qui concerne les exigences minimales applicables après cette date, au moins trois mois avant la date d'entrée en vigueur de ces exigences, publié les exigences minimales visées au paragraphe 2 et la procédure d'octroi du droit à la prestation de services portuaires en vertu de ces exigences. Les prestataires de services portuaires sont informés au

*préalable de toute modification apportée
aux critères et à la procédure.*

Or. nl

Amendement 272
Karim Zéribi

Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 1
Proposition de règlement
Article 4 Paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. **Le gestionnaire du port** peut exiger que les prestataires de services portuaires respectent des exigences minimales pour la prestation du service portuaire correspondant.

Amendement

1. **L'autorité portuaire ou l'autorité compétente** peut exiger que les prestataires de services portuaires respectent des exigences minimales pour la prestation du service portuaire correspondant.

Or. fr

Justification

Certaines exigences trouvent plus de pertinence à être fixées au niveau national, que local, à l'exemple des qualifications professionnelles.

Amendement 273
Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui
Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Le gestionnaire du port peut exiger que les prestataires de services portuaires respectent des exigences minimales pour la prestation du service portuaire correspondant.

Amendement

1. **Sans préjudice de la possibilité d'imposer des obligations de service public conformément à l'article 8**, le gestionnaire du port peut exiger que les prestataires de services portuaires respectent des exigences minimales pour la prestation du service portuaire correspondant.

Justification

Même lorsque l'accès au marché des services portuaires n'est pas limité, il peut être nécessaire d'imposer des obligations de service public aux prestataires de services afin d'éviter certaines distorsions du marché ("picorage", problèmes de coordination, etc.).

Amendement 274

Dominique Vlasto

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Le gestionnaire du port **peut** exiger que les prestataires de services portuaires respectent des exigences minimales pour la prestation du service portuaire correspondant.

Amendement

1. Le gestionnaire du port **doit** exiger que les prestataires de services portuaires respectent des exigences minimales pour la prestation du service portuaire correspondant.

Or. fr

Justification

Le caractère facultatif de cette disposition ne correspond pas aux enjeux couverts par les exigences minimales exposées.

Amendement 275

Dominique Vlasto

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 2 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

2. Les exigences minimales prévues au paragraphe 1 **ne peuvent porter, le cas échéant, que** sur:

Amendement

2. Les exigences minimales prévues au paragraphe 1 **portent** sur:

Or. fr

Justification

Le caractère restrictif de cette disposition ne correspond pas aux enjeux couverts par les exigences minimales exposées.

Amendement 276

Ślawomir Nitras, Artur Zasada

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 2 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

2. Les exigences minimales prévues au paragraphe 1 **ne** peuvent porter, le cas échéant, **que** sur:

Amendement

2. Les exigences minimales prévues au paragraphe 1 peuvent **notamment** porter, le cas échéant, sur:

Or. pl

Justification

Le règlement devrait laisser aux gestionnaires de port une certaine latitude pour fixer les exigences minimales applicables à la fourniture de services portuaires.

Amendement 277

Silvia-Adriana Țicău

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 2 – point b

Texte proposé par la Commission

b) l'équipement nécessaire pour fournir les services portuaires concernés dans des conditions normales et en toute sécurité et la capacité de maintenir ces équipements au niveau approprié;

Amendement

b) l'accès aux infrastructures portuaires concernées pour la fourniture des services en question ainsi que la détention de l'équipement nécessaire pour fournir les services portuaires concernés dans des conditions normales et en toute sécurité et la capacité de maintenir ces équipements au niveau approprié;

Or. ro

Amendement 278

Dominique Vlasto, Dominique Riquet

Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 2 – point b

Texte proposé par la Commission

(b) l'équipement nécessaire pour fournir les services portuaires concernés dans des conditions normales et en toute sécurité et la capacité de maintenir ces équipements au niveau approprié;

Amendement

(b) l'équipement nécessaire pour fournir les services portuaires concernés **à tout navire que le port est susceptible d'accueillir, sur tous les postes à quais**, dans des conditions normales, **de manière continue** et en toute sécurité, et la capacité **technique et financière** de maintenir ces équipements au niveau approprié;

Or. fr

Justification

Certains services portuaires doivent respecter les principes d'universalité et de continuité, particulièrement lorsqu'ils relèvent de l'exercice de mission de service public.

Amendement 279
Georges Bach
Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 2 – point c

Texte proposé par la Commission

(c) le respect des exigences en matière de sécurité maritime ou de sécurité et de sûreté du port ou de ses accès, de ses installations, de ses équipements et de son personnel;

Amendement

(c) le respect des exigences en matière de sécurité maritime ou de sécurité et de sûreté du port ou de ses accès, de ses installations, de ses équipements, **de ses travailleurs** et de son personnel;

Or. en

Amendement 280
Corien Wortmann-Kool
Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 2 – point c

Texte proposé par la Commission

(c) le respect des exigences en matière de sécurité maritime ou de sécurité et de

Amendement

(c) le respect des exigences en matière de sécurité maritime ou de sécurité et de

sûreté du port ou de ses accès, de ses installations, de ses équipements et de son personnel;

sûreté du port ou de ses accès, de ses installations, de ses équipements et de son personnel, ***ainsi que le respect des exigences en matière de disponibilité du service et de coopération entre les services techniques nautiques;***

Or. en

Amendement 281
Carlo Fidanza, Antonio Cancian
Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 2 – point c

Texte proposé par la Commission

(c) le respect des exigences en matière de sécurité maritime ou de sécurité et de sûreté du port ou de ses accès, de ses installations, de ses équipements et de son personnel;

Amendement

(c) le respect des exigences en matière de sécurité maritime ou de sécurité et de sûreté du port ou de ses accès, de ses installations, de ses équipements et de son personnel, ***ainsi qu'en matière de disponibilité du service;***

Or. en

Amendement 282
Jean-Pierre Audy

Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 2 – point d

Texte proposé par la Commission

(d) le respect des exigences environnementales fixées à l'échelon local, national, de l'Union et international.

Amendement

(d) le respect des exigences ***sociales et*** environnementales fixées à l'échelon local, national, de l'Union et international.

Or. fr

Justification

Il convient d'éviter le dumping social

Amendement 283
Georgios Koumoutsakos
Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 2 – point d bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

***(d bis) le respect de la législation sociale
et du droit du travail;***

Or. en

Amendement 284
Karim Zéribi
Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 2 – point d bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

***(d bis) L'honorabilité du demandeur au
regard du respect des droits sociaux et du
travail, y compris le respect des
conventions collectives existantes et les
dispositions légales en termes de santé et
de sécurité sur le lieu de travail;***

Or. fr

Amendement 285
Sabine Wils
Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 2 – point d bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

***(d bis) (e) le respect des normes de droit
social et de droit du travail, y compris des
dispositions sur la protection de la santé et
sur la prévention des accidents.***

Or. de

Justification

Cette précision est nécessaire, étant donné que les conditions de travail des personnes travaillant dans les ports maritimes européens doivent absolument faire partie de cette réglementation.

Amendement 286

Brian Simpson

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 2 – point d bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(d bis) la bonne réputation du prestataire de services portuaires en matière d'application des normes sociales pour la protection de la santé et de la sécurité des salariés, ainsi qu'en matière de respect des droits des travailleurs;

Or. en

Justification

Parallèlement aux qualifications professionnelles, à l'équipement, à la sûreté maritime et aux préoccupations environnementales, la bonne réputation en matière de respect des normes sociales devrait également entrer en ligne de compte dans le choix des prestataires de services.

Amendement 287

Corien Wortmann-Kool

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 2 – point d bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(d bis) les exigences de disponibilité;

Or. en

Amendement 288

Knut Fleckenstein, Saïd El Khadraoui, Kathleen Van Brempt

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 2 – point d bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(d bis) la bonne réputation du demandeur en matière de respect des droits sociaux et des droits du travail, y compris l'application de la législation et d'accords relatifs à la protection de la santé et de la sécurité;

Or. en

Amendement 289
Georges Bach
Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. le respect de la législation sociale et du droit du travail, y compris l'application de la législation et d'accords relatifs à la protection de la santé et de la sécurité;

Or. en

Amendement 290
Mara Bizzotto
Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. Le gestionnaire du port qui fait partie d'un RTE-T peut participer au développement de relations terrestres avec les marchés en réalisant ses propres investissements dans des travaux et/ou des infrastructures.

Or. it

Amendement 291
Karim Zéribi

Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

4. Lorsque les exigences minimales comprennent des connaissances locales spécifiques ou la connaissance de particularités locales, le gestionnaire du port veille à ce qu'une formation adéquate soit accessible dans des conditions transparentes et non discriminatoires, à moins qu'un accès suffisant à cette formation soit assuré par l'État membre.

supprimé

Or. fr

Justification

Il apparaît évident qu'une offre de service portuaire, en lien étroit avec la sécurité et la sûreté maritime, doit garantir de telles prestations. A ce titre, ce paragraphe apparaît superflu.

Amendement 292
Jean-Pierre Audy

Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

4. Lorsque les exigences minimales comprennent des connaissances locales spécifiques ou la connaissance de particularités locales, le gestionnaire du port veille à ce qu'une formation adéquate soit accessible dans des conditions transparentes et non discriminatoires, à moins qu'un accès suffisant à cette formation soit assuré par l'État membre.

supprimé

Or. fr

Justification

Il n'appartient pas au gestionnaire du port de veiller à ce qu'une formation adéquate soit

accessible aux prestataires dans des conditions transparentes et non discriminatoires.

Amendement 293

Ślawomir Nitras, Artur Zasada

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. Lorsque les exigences minimales comprennent des connaissances locales spécifiques ou la connaissance de particularités locales, le gestionnaire du port *veille* à ce qu'une formation *adéquate* soit accessible dans des conditions transparentes et non discriminatoires, à moins qu'un accès suffisant à cette formation soit assuré par l'État membre.

Amendement

4. Lorsque les exigences minimales comprennent des connaissances locales spécifiques ou la connaissance de particularités locales, le gestionnaire du port *peut veiller* à ce qu'une formation soit accessible dans des conditions transparentes et non discriminatoires, à moins qu'un accès suffisant à cette formation soit assuré par l'État membre.

Or. pl

Amendement 294

Philip Bradbourn

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. Dans les cas visés au paragraphe 1, le gestionnaire du port aura, au plus tard le 1^{er} juillet **2015** ou, en ce qui concerne les exigences minimales applicables après cette date, au moins trois mois avant la date d'entrée en vigueur de ces exigences, publié les exigences minimales visées au paragraphe 2 et la procédure d'octroi du droit à la prestation de services portuaires en vertu de ces exigences. Les prestataires de services portuaires sont informés au préalable de toute modification apportée aux critères et à la procédure.

Amendement

5. Dans les cas visés au paragraphe 1, le gestionnaire du port aura, au plus tard le 1^{er} juillet **2018** ou, en ce qui concerne les exigences minimales applicables après cette date, au moins trois mois avant la date d'entrée en vigueur de ces exigences, publié les exigences minimales visées au paragraphe 2 et la procédure d'octroi du droit à la prestation de services portuaires en vertu de ces exigences. Les prestataires de services portuaires sont informés au préalable de toute modification apportée aux critères et à la procédure.

Or. en

Amendement 295
Silvia-Adriana Țicău
Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. Dans les cas visés au paragraphe 1, le gestionnaire du port aura, au plus tard le 1^{er} juillet 2015 ou, en ce qui concerne les exigences minimales applicables après cette date, au moins **trois** mois avant la date d'entrée en vigueur de ces exigences, publié les exigences minimales visées au paragraphe 2 et la procédure d'octroi du droit à la prestation de services portuaires en vertu de ces exigences. Les prestataires de services portuaires sont informés au préalable de toute modification apportée aux critères et à la procédure.

Amendement

5. Dans les cas visés au paragraphe 1, le gestionnaire du port aura, au plus tard le 1^{er} juillet 2015 ou, en ce qui concerne les exigences minimales applicables après cette date, au moins **six** mois avant la date d'entrée en vigueur de ces exigences, publié les exigences minimales visées au paragraphe 2 et la procédure d'octroi du droit à la prestation de services portuaires en vertu de ces exigences. Les prestataires de services portuaires sont informés au préalable de toute modification apportée aux critères et à la procédure.

Or. ro

Amendement 296
Georgios Koumoutsakos
Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. Dans les cas visés au paragraphe 1, le gestionnaire du port aura, au plus tard **le 1^{er} juillet 2015** ou, en ce qui concerne les exigences minimales applicables après cette date, au moins trois mois avant la date d'entrée en vigueur de ces exigences, publié les exigences minimales visées au paragraphe 2 et la procédure d'octroi du droit à la prestation de services portuaires en vertu de ces exigences. Les prestataires de services portuaires sont informés au préalable de toute modification apportée aux critères et à la procédure.

Amendement

5. Dans les cas visés au paragraphe 1, le gestionnaire du port aura, au plus tard **trois ans après l'entrée en vigueur du présent règlement** ou, en ce qui concerne les exigences minimales applicables après cette date, au moins trois mois avant la date d'entrée en vigueur de ces exigences, publié les exigences minimales visées au paragraphe 2 et la procédure d'octroi du droit à la prestation de services portuaires en vertu de ces exigences. Les prestataires de services portuaires sont informés au préalable de toute modification apportée aux critères et à la procédure.

Or. en

Amendement 297
Peter van Dalen
Proposition de règlement
Article 5

Texte proposé par la Commission

Article 5

Procédure de contrôle du respect des exigences minimales

1. Le gestionnaire du port traite les prestataires de services portuaires sur un pied d'égalité et agit d'une manière transparente.

2. Le gestionnaire du port accorde ou refuse le droit de fournir des services portuaires sur la base des exigences minimales établies conformément à l'article 4 dans un délai d'un mois à compter de la réception d'une demande d'octroi de ce droit. Tout refus doit être dûment justifié sur la base de critères objectifs, transparents, non discriminatoires et proportionnés.

3. Toute limitation de la durée de la décision arrêtée conformément au paragraphe 2 ne peut être justifiée que par des motifs liés au type et à la nature du service portuaire.

Amendement

supprimé

Or. nl

Amendement 298
Karim Zéribi

Proposition de règlement
Article 5 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Le gestionnaire du port accorde ou refuse le droit de fournir des services portuaires sur la base des exigences minimales établies conformément à l'article 4 dans un délai **d'un** mois à compter de la

Amendement

2. Le gestionnaire du port accorde ou refuse le droit de fournir des services portuaires sur la base des exigences minimales établies conformément à l'article 4 dans un délai **raisonnable ne pouvant**

réception d'une demande d'octroi de ce droit. Tout refus doit être dûment justifié sur la base de critères objectifs, transparents, non discriminatoires et proportionnés.

pas excéder 6 mois à compter de la réception d'une demande d'octroi de ce droit. Tout refus doit être dûment justifié sur la base de critères objectifs, transparents, non discriminatoires et proportionnés.

Or. fr

Justification

Il convient de laisser plus de marge de manoeuvres aux ports pour le délai nécessaire au traitement de la fourniture de service, sans que cela affecte pour autant la qualité de prestation globale offerte par le port.

Amendement 299
Philippe De Backer
Proposition de règlement
Article 5 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Le gestionnaire du port accorde ou refuse le droit de fournir des services portuaires sur la base des exigences minimales établies conformément à l'article 4 dans un délai **d'un** mois à compter de la réception d'une demande d'octroi de ce droit. Tout refus doit être dûment justifié sur la base de critères objectifs, transparents, non discriminatoires et proportionnés.

Amendement

2. Le gestionnaire du port accorde ou refuse le droit de fournir des services portuaires sur la base des exigences minimales établies conformément à l'article 4 dans un délai **de deux** mois à compter de la réception d'une demande d'octroi de ce droit. Tout refus doit être dûment justifié sur la base de critères objectifs, transparents, non discriminatoires et proportionnés.

Or. en

Justification

Afin de respecter le processus décisionnel dans les ports, les gestionnaires devraient disposer de suffisamment de temps pour prendre leurs décisions.