



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

---

*Commission des transports et du tourisme*

---

**2013/0157(COD)**

11.11.2013

**\*\*\*I**

## **PROJET DE RAPPORT**

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

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Knut Fleckenstein

### ***Légende des signes utilisés***

- \* Procédure de consultation
- \*\*\* Procédure d'approbation
- \*\*\*I Procédure législative ordinaire (première lecture)
- \*\*\*II Procédure législative ordinaire (deuxième lecture)
- \*\*\*III Procédure législative ordinaire (troisième lecture)

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par le projet d'acte.)

### ***Amendements à un projet d'acte***

#### **Amendements du Parlement présentés en deux colonnes**

Les suppressions sont signalées par des *italiques gras* dans la colonne de gauche. Les remplacements sont signalés par des *italiques gras* dans les deux colonnes. Le texte nouveau est signalé par des *italiques gras* dans la colonne de droite.

Les première et deuxième lignes de l'en-tête de chaque amendement identifient le passage concerné dans le projet d'acte à l'examen. Si un amendement porte sur un acte existant, que le projet d'acte entend modifier, l'en-tête comporte en outre une troisième et une quatrième lignes qui identifient respectivement l'acte existant et la disposition de celui-ci qui est concernée.

#### **Amendements du Parlement prenant la forme d'un texte consolidé**

Les parties de textes nouvelles sont indiquées en *italiques gras*. Les parties de texte supprimées sont indiquées par le symbole ■ ou barrées. Les remplacements sont signalés en indiquant en *italiques gras* le texte nouveau et en effaçant ou en barrant le texte remplacé.

Par exception, les modifications de nature strictement technique apportées par les services en vue de l'élaboration du texte final ne sont pas marquées..

## SOMMAIRE

	<b>Page</b>
PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	5
EXPOSÉ DES MOTIFS .....	58



## PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

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

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

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

*Le Parlement européen,*

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2013)0296),
  - vu l'article 294, paragraphe 2, et l'article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C7-0144/2013),
  - vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
  - vu les avis motivés soumis par le Congrès des députés espagnol, le Sénat espagnol, l'Assemblée nationale française, le Sénat italien, le Parlement letton, le Parlement maltais, la Diète polonaise et le Sénat polonais, dans le cadre du protocole n° 2 sur l'application des principes de subsidiarité et de proportionnalité, déclarant que le projet d'acte législatif n'est pas conforme au principe de subsidiarité,
  - vu l'avis du Comité économique et social européen du 11 juillet 2013<sup>1</sup>,
  - vu l'avis du Comité des régions du ...<sup>2</sup>,
  - vu l'article 55 de son règlement,
  - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme et l'avis de la commission de l'emploi et des affaires sociales (A7-0000/2013),
1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;
  2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle sa proposition ou la remplacer par un autre texte;
  3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

### **Amendement 1**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 1 bis (nouveau)**

---

<sup>1</sup> Non encore paru au Journal officiel.

<sup>2</sup> Non encore paru au Journal officiel.

*(1 bis) Afin de relever les défis auxquels est confronté le secteur du transport maritime, il importe que les actions définies dans la communication de la Commission intitulée "Les ports: un moteur pour la croissance" soient mises en application conjointement avec le présent règlement. La complexité des procédures administratives de dédouanement, cause de retards dans les ports, constitue un obstacle de taille à la compétitivité du transport maritime à courte distance ainsi qu'à l'efficacité des ports de l'Union.*

Or. en

*Justification*

*Il convient d'examiner et de mettre en application le règlement au sein d'une approche plus globale. Il est dès lors utile de mentionner explicitement le problème que constitue l'absence d'un marché intérieur dans le secteur du transport maritime, qui représente le principal obstacle à la compétitivité du transport maritime à courte distance et à l'efficacité des ports.*

**Amendement 2**

**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 passagers dans l'UE, soit parce qu'il

(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

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. 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*

*Pour éviter toute confusion, le rapporteur a remplacé toutes les mentions de "ports" du RTE-T par "ports maritimes" du RTE-T, conformément au champ d'application du règlement proposé. Il convient d'observer que les États membres peuvent aussi décider de le rendre applicable à d'autres ports, qui ne relèvent pas nécessairement des orientations du RTE-T.*

### **Amendement 3**

#### **Proposition de règlement**

##### **Considérant 5**

###### *Texte proposé par la Commission*

(5) L'objectif de l'article 56 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne est de supprimer les restrictions à la libre prestation des services dans l'Union. Conformément à l'article 58 du ***traité sur le fonctionnement de l'Union européenne***, il ***devrait être atteint dans le cadre des*** dispositions du titre relatif aux transports, plus particulièrement l'article 100, paragraphe 2.

###### *Amendement*

(5) L'objectif de l'article 56 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (***traité FUE***) est de supprimer les restrictions à la libre prestation des services dans l'Union. Conformément à l'article 58 du ***traité FUE, la libre circulation des services, en matière de transports, est régie par les*** dispositions du titre relatif aux transports, plus particulièrement l'article 100, paragraphe 2.

Or. en

#### *Justification*

*Cet amendement tient compte de la formulation officielle figurant dans le traité FUE.*

## Amendement 4

### 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, **non pas** de réglementer cette question au niveau de l'Union, **mais bien** 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.

Or. en

*Justification*

*Il est nécessaire d'explicitier qu'il n'y a absolument pas lieu de réglementer l'autoprestation de services portuaires au niveau de l'Union. Étant donné que les dispositions à caractère social pour une telle ouverture de marché ne sont pas en place, il ne convient pas de laisser entrevoir cette possibilité pour l'avenir.*

## Amendement 5

### 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 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, 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.**

Or. en

*Justification*

*La liste de critères relatifs aux exigences minimales est exhaustive et l'amendement permet d'aligner le considérant sur l'article qui les détaille. Il conviendrait que les normes en matière sociale puissent, tout comme les qualifications professionnelles, la sécurité maritime et les préoccupations environnementales, informer elles aussi le choix du prestataire de services.*

**Amendement 6**

**Proposition de règlement  
Considérant 9**

*Texte proposé par la Commission*

(9) La procédure d'octroi du droit de fournir des services portuaires **lorsque** des exigences minimales doivent être respectées devrait être transparente, objective et non discriminatoire et devrait permettre aux prestataires de services portuaires de commencer à fournir leurs services portuaires en temps utile.

*Amendement*

(9) La procédure d'octroi du droit de fournir des services portuaires **là où** des exigences minimales doivent être respectées devrait être transparente, objective et non discriminatoire et devrait permettre aux prestataires de services portuaires de commencer à fournir leurs services portuaires en temps utile.

*Justification*

*Amendement à des fins de clarification et de complétude.*

**Amendement 7**

**Proposition de règlement  
Considérant 10**

*Texte proposé par la Commission*

(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.

*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, liées **soit** à la rareté des terres, soit, **dans les cas où** les terres sont affectées à un certain type d'activités, 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.

*Justification*

*Tous les ports ne suivent pas un plan de développement officiel. Lorsque plan il y a, celui-ci ne fixe pas, en règle générale, le nombre maximum de prestataires pour un espace donné.*

**Amendement 8**

**Proposition de règlement  
Considérant 10 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(10 bis) Sachant 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

*Justification*

*Il y a lieu de tenir compte des contraintes liées à l'espace qui touchent la surface maritime du port, ainsi que de la capacité de marché de ce dernier. Dans les ports de taille réduite, il se peut que le volume d'activité ne justifie pas la présence de plusieurs prestataires. Des préoccupations liées à la sûreté, à la sécurité et à l'environnement peuvent également constituer des raisons valables pour limiter le nombre de prestataires dans le but de veiller au bon déroulement des opérations portuaires.*

**Amendement 9**

**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]***<sup>7</sup>, ***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.***

*Amendement*

(13) La procédure de sélection des prestataires de services portuaires, ***dans les cas où*** le nombre de prestataires est limité, devrait être ***ouverte à tout acteur intéressé et libre de toute discrimination.***

---

<sup>7</sup> ***Proposition de directive sur l'attribution de contrats de concession, COM(2011) 897 final.***

Or. en

*Justification*

*La procédure de sélection telle que définie dans la directive sur l'attribution de contrats de concession ne devrait s'appliquer que lorsqu'un contrat est attribué en tant que concession.*

*Pour les autres types de contrats, la procédure de sélection doit suivre les principes énoncés dans ce règlement.*

## **Amendement 10**

### **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 *certains catégories* d'utilisateurs.

##### *Amendement*

(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, l'accessibilité économique du service portuaire pour **une certaine catégorie** d'utilisateurs, **ainsi que la sûreté, la sécurité et la viabilité environnementale des opérations portuaires.**

Or. en

##### *Justification*

*Le gestionnaire du port devrait avoir la possibilité de décider d'imposer des obligations de service public afin de garantir la continuité de pratiques existantes. En outre, la sûreté, la sécurité et la viabilité environnementale des opérations portuaires devraient pouvoir constituer des motifs valables pour instaurer des obligations de service public.*

## **Amendement 11**

### **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

##### *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

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*.

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 *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

#### *Justification*

*Il convient que le gestionnaire du port ou l'autorité compétente soit habilité à décider de fournir lui-même un service donné, aux mêmes conditions que les autres prestataires. Pour éviter toute confusion, le rapporteur a remplacé toutes les mentions de "ports" du RTE-T par "ports maritimes" du RTE-T, conformément au champ d'application du règlement proposé.*

## **Amendement 12**

### **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

##### *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. 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'établissements<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> JO L 82 du 22.3.2001, p. 16.

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'établissements<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> JO L 82 du 22.3.2001, p. 16.

Or. en

### *Justification*

*Concernant le transfert de personnel, il convient de demander aux États membres d'accorder au personnel les droits dont il aurait bénéficié s'il y avait eu transfert au sens de la directive 2001/23/CE.*

### **Amendement 13**

#### **Proposition de règlement Considérant 20 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(20) Conformément à la résolution A.960 de l'Organisation maritime internationale (OMI), chaque zone de pilotage exige que le pilote possède une expérience hautement spécialisée et une connaissance des conditions locales. Étant donné que l'OMI reconnaît la pertinence d'une administration à l'échelon régional ou local du pilotage, le pilotage devrait être exclu du champ d'application des dispositions relatives à l'accès au marché définies au chapitre II du présent règlement.***

Or. en

## *Justification*

*Il convient d'exclure le pilotage du chapitre sur l'accès au marché étant donné que ce service joue un rôle très important dans la sécurité de la navigation. Dans sa résolution A.960, l'OMI reconnaît le rôle important joué par les pilotes maritimes dans l'amélioration de la sécurité maritime et la protection du milieu marin. Comme elle y précise également n'avoir l'intention de s'occuper ni de la délivrance de brevets et de licences aux pilotes ni des systèmes de pilotage utilisés dans les différents États, il n'y a pas de raison, semble-t-il, que l'Union le fasse.*

### **Amendement 14**

#### **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*** 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.

Or. en

## *Justification*

*Il convient que la séparation des comptes n'intervienne qu'entre l'activité ou l'investissement bénéficiant de fonds publics et les autres services. Il convient que le règlement n'impose pas l'obligation de tenir des comptes séparés pour chacun des services, dès lors que le port ne perçoit de fonds publics que dans un domaine précis.*

### **Amendement 15**

#### **Proposition de règlement Considérant 22 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(22) Les ports maritimes dont le chiffre d'affaires n'atteint pas le seuil fixé par la directive 2006/111/CE devraient se conformer aux exigences en matière de transparence instaurées à l'article 12 du présent règlement, mais de manière proportionnelle, pour ne pas avoir à ployer sous une charge administrative démesurément lourde.***

Or. en

*Justification*

*Les ports de taille réduite ne devraient avoir à respecter les dispositions relatives à la transparence que dans les limites d'une charge administrative raisonnable. Le seuil utilisé pour déterminer, à cet effet, la taille des ports devrait correspondre à celui établi par la directive 2006/111/CE du 25 juin 2006 relative à la transparence des relations financières entre les États membres et les entreprises publiques ainsi qu'à la transparence financière dans certaines entreprises.*

## **Amendement 16**

### **Proposition de règlement Considérant 22 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(22) 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'État de répondre 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.*

#### **Amendement 17**

##### **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. Il en va de même pour les redevances perçues par les exploitants internes au sens ***de l'article 9, paragraphe 1,*** 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 ***restent proportionnelles à la valeur économique des services fournis*** et sont établies d'une ***manière*** transparente et non discriminatoire.

Or. en

*Justification*

*Le champ d'application de l'article 13 doit être plus précis. Les redevances doivent rester proportionnelles à la valeur du service fourni.*

**Amendement 18**

**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) *Le rôle du gestionnaire d'un port est, entre autres, de faciliter les échanges, et d'agir en qualité d'intermédiaire entre les secteurs d'activité régionaux et les opérateurs de transport. Dès lors,*** 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.

Or. en

*Justification*

*L'évolution du rôle du gestionnaire de port devrait être mise en valeur dès lors qu'il est question de la nécessité d'établir des redevances de manière autonome. Les ports ont besoin d'un certain degré d'autonomie pour se spécialiser dans un domaine commercial précis, pour établir un lien avec les activités économiques de leur région, pour attirer certains types de trafic maritime plutôt que d'autres, etc.*

**Amendement 19**

**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

*Amendement*

(25) La modulation des redevances d'infrastructure portuaire **est un outil important dont dispose le gestionnaire du port et devrait dès lors être autorisée. La modulation des redevances d'infrastructure portuaire peut, par**

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.

**exemple, permettre** 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 **aidant** à réduire l'empreinte écologique des bateaux faisant escale et restant dans le port.

Or. en

#### *Justification*

*Cette reformulation confère une plus grande marge de manœuvre aux gestionnaires de port, leur permettant ainsi d'établir une stratégie économique et de la mener à bien.*

#### **Amendement 20**

##### **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 **l'existence d'un mécanisme indépendant de traitement des plaintes, un ou plusieurs organismes fournissant 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

### *Justification*

*Il convient que l'article 17 mette l'accent davantage sur le traitement des plaintes et des litiges que sur la mise en place d'un mécanisme de contrôle indépendant. Plutôt que d'exiger la mise en place d'un organisme par État membre, il convient d'exiger que l'État membre assure un contrôle indépendant, quelle que soit la forme que prenne celui-ci.*

### **Amendement 21**

#### **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 membres.**

Or. en

### *Justification*

*Il suffit de prévoir la coopération en cas de litiges et de plaintes impliquant plusieurs États membres (article 17, paragraphe 4).*

### **Amendement 22**

#### **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

*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**

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.

*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 l'autonomie 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

#### *Justification*

*Il convient de limiter au strict nécessaire le pouvoir de la Commission d'adopter des actes délégués. Il convient que les classifications communes des navires et des combustibles soient établies conformément aux normes internationales. Il convient de laisser à la discrétion du port le choix des types d'activités utilisées pour moduler les redevances, d'une part, et la fixation des redevances, d'autre part.*

#### **Amendement 23**

##### **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*

*Amendement*

*supprimé*

**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<sup>13</sup>.**

---

<sup>13</sup> JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

Or. en

*Justification*

*Le présent amendement est dans le droit fil de la suppression de l'article 18.*

**Amendement 24**

**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 toute confusion, le rapporteur a remplacé toutes les mentions de "ports" du RTE-T par "ports maritimes" du RTE-T, conformément au champ d'application du règlement proposé. Il convient d'observer que les États membres peuvent aussi décider de le rendre applicable à d'autres ports, qui ne relèvent pas nécessairement des orientations du RTE-T.*

### **Amendement 25**

#### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – paragraphe 2 – point c**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**c) dragage,**

**supprimé**

Or. en

### *Justification*

*Le dragage n'est pas un service portuaire offert aux usagers. Il s'agit plutôt d'un travail d'entretien de l'infrastructure portuaire, destiné à maintenir praticable l'accès au port, ce qui relève de la responsabilité du gestionnaire du port ou de l'autorité compétente. Le dragage ne devrait donc pas relever du champ d'application du règlement. D'ailleurs, les services de brise-glace, qui sont de nature similaire, ne relèvent pas du règlement.*

### **Amendement 26**

#### **Proposition de règlement**

#### **Article 2 – 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

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, ***l'arrimage***, 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

manipulées;

marchandises manipulées;

Or. en

*Justification*

*Il convient d'inclure l'arrimage (maintien au moyen de câbles des conteneurs à bord des vaisseaux) dans les services de manutention des marchandises.*

**Amendement 27**

**Proposition de règlement**

**Article 2 – 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. en

*Justification*

*Le dragage n'est pas un service portuaire offert aux usagers. Il s'agit plutôt d'un travail d'entretien de l'infrastructure portuaire, destiné à maintenir praticable l'accès au port, ce qui relève de la responsabilité du gestionnaire du port ou de l'autorité compétente. Le dragage ne devrait donc pas relever du champ d'application du règlement, et n'a dès lors pas lieu d'y être défini. D'ailleurs, les services de brise-glace, qui sont de nature similaire, ne relèvent pas du règlement.*

**Amendement 28**

**Proposition de règlement**

**Article 2 – point 5**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**5. "gestionnaire du port", tout organisme public ou privé qui, conjointement ou non avec d'autres activités, a pour objet, en**

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

vertu d'actes législatifs ou d'instruments nationaux, d'assurer l'administration et la gestion des infrastructures portuaires, la coordination et, le cas échéant, **la réalisation, l'organisation ou** le contrôle des activités des exploitants présents dans le port concerné **ainsi que l'administration et la gestion du trafic portuaire dans le port concerné**;

Or. en

#### *Justification*

*L'administration et la gestion du trafic portuaire devraient figurer après l'expression "le cas échéant", car elles ne constituent pas, dans tous les États membres, un devoir des autorités portuaires.*

#### **Amendement 29**

##### **Proposition de règlement Article 2 – 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. "amarrage", les services **d'attache** d'un bateau **au poste de mouillage ou au quai afin d'immobiliser le bateau, dans le but de permettre aux passagers, aux autres personnes, aux marchandises ou à la cargaison d'être transférés facilement du bateau au quai ou vice-versa**;

Or. en

#### *Justification*

*La définition du terme "amarrage" devrait se limiter à l'amarrage commercial dans le port, au poste de mouillage ou à quai, étant donné que les voies d'accès au port peuvent ne pas être administrées par le port et que, par exemple, l'amarrage entre écluses ne constitue pas un amarrage commercial.*

## Amendement 30

### Proposition de règlement Article 2 – 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 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**, ainsi que pour l'accès à la prise en charge des passagers et des cargaisons;

Or. en

*Justification*

*Les voies navigables donnant accès au port ne devraient faire l'objet de redevances que dans les cas où elles sont effectivement administrées par le port en question.*

## Amendement 31

### Proposition de règlement Article 2 – 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 **le gestionnaire du port ou l'autorité** compétente, par lequel **le gestionnaire ou l'autorité** 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;

Or. en

### *Justification*

*L'accord peut également avoir lieu entre le gestionnaire du port et le prestataire de services (le gestionnaire du port devrait avoir le pouvoir de limiter le nombre de prestataires conformément à l'article 6).*

### **Amendement 32**

#### **Proposition de règlement Article 2 – 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;***

Or. en

### *Justification*

*Il convient de supprimer la dernière partie de ce paragraphe, qui est par trop ambiguë et n'ajoute rien à la définition.*

### **Amendement 33**

#### **Proposition de règlement Article 4 – paragraphe 2 – point d bis (nouveau)**

##### *Texte proposé par la Commission*

##### *Amendement*

***d bis) le respect des normes nationales en matière sociale.***

Or. en

### *Justification*

*La liste de critères relatifs aux exigences minimales est exhaustive. Il conviendrait que les normes en matière sociale puissent, tout comme les qualifications professionnelles, la sécurité maritime et les préoccupations environnementales, informer elles aussi le choix du prestataire de services.*

#### **Amendement 34**

##### **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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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

### *Justification*

*Selon toute probabilité, le règlement n'entrera pas en vigueur avant 2014-2015. Par conséquent, il convient de modifier la date à partir de laquelle le règlement sera applicable (2018 au lieu de 2015) afin de laisser aux États membres le temps d'apporter les modifications nécessaires. La cohérence commande que toutes les dates en question soient modifiées (2018 au lieu de 2015).*

#### **Amendement 35**

##### **Proposition de règlement Article 6 – paragraphe 1 – point a**

###### *Texte proposé par la Commission*

a) la rareté ou l'affectation réservée des terres, à condition que le gestionnaire

###### *Amendement*

a) la rareté ou l'affectation réservée des terres, à condition que le gestionnaire

puisse démontrer que lesdites terres constituent une installation portuaire essentielle à la prestation **du service portuaire** et que la limitation soit conforme au plan de développement officiel du port tel qu'il a été adopté par le gestionnaire du port et, le cas échéant, toute autre autorité publique compétente conformément à la législation nationale;

puisse démontrer que lesdites terres constituent une installation portuaire essentielle à la prestation **des services portuaires** et que la limitation soit, **le cas échéant**, conforme au plan de développement officiel du port tel qu'il a été adopté par le gestionnaire du port et, le cas échéant, toute autre autorité publique compétente conformément à la législation nationale **applicable**;

Or. en

#### *Justification*

*Tous les ports ne suivent pas un plan de développement officiel. Lorsque plan il y a, celui-ci ne fixe pas, en règle générale, le nombre maximum de prestataires pour un espace donné.*

### **Amendement 36**

#### **Proposition de règlement**

#### **Article 6 – paragraphe 1 – point a bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***a bis) la rareté de la surface maritime, lorsque celle-ci constitue un élément essentiel de la capacité à fournir le service portuaire concerné de manière sûre et efficiente;***

Or. en

#### *Justification*

*Il convient que la rareté de la surface maritime constitue un motif valable de limitation du nombre de prestataires, étant donné que ceux-ci doivent disposer d'un espace maritime suffisant pour mener à bien leurs opérations de manière sûre.*

## Amendement 37

### Proposition de règlement

#### Article 6 – paragraphe 1 – point a ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***a ter) les contraintes de marché  
spécifiques liées à la capacité économique  
du port;***

Or. en

*Justification*

*Outre les contraintes liées à l'espace, la taille du port et sa capacité de marché (volume du trafic) devraient être prises en compte. Dans les ports de taille réduite, il se peut que le volume d'activité ne justifie pas la présence de plusieurs prestataires.*

## Amendement 38

### Proposition de règlement

#### Article 6 – paragraphe 1 – point a quater (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***a quater) la nécessité de garantir des  
opérations portuaires sûres, sécurisées ou  
respectueuses de l'environnement;***

Or. en

*Justification*

*Des préoccupations liées à la sûreté, à la sécurité et à l'environnement peuvent également constituer des raisons valables pour limiter le nombre de prestataires dans le but de veiller au bon déroulement des opérations portuaires.*

## Amendement 39

### Proposition de règlement

#### Article 6 – paragraphe 4

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

4. Lorsque le gestionnaire du port fournit lui-même des services portuaires ou les

4. Lorsque le gestionnaire du port fournit lui-même des services portuaires ou les

fournit par l'intermédiaire d'une entité juridiquement distincte qu'il contrôle directement ou indirectement, l'État membre peut charger une autorité indépendante du gestionnaire du port d'adopter la décision de limiter le nombre de prestataires de services. Si l'État membre ne confie pas l'adoption de la décision limitant le nombre de prestataires de services portuaires à une telle autorité, le nombre de prestataires n'est pas inférieur à deux.

fournit par l'intermédiaire d'une entité juridiquement distincte qu'il contrôle directement ou indirectement, l'État membre peut charger une autorité indépendante du gestionnaire du port d'adopter la décision de limiter le nombre de prestataires de services. Si l'État membre ne confie pas l'adoption de la décision limitant le nombre de prestataires de services portuaires à une telle autorité, le nombre de prestataires n'est pas inférieur à deux, *sans préjudice du paragraphe 1.*

Or. en

*Justification*

*Le nombre de prestataires ne devrait pas être inférieur à deux, sauf si l'un des motifs énoncés à l'article 6 justifient la limitation de ce nombre à un.*

**Amendement 40**

**Proposition de règlement  
Article 7 – paragraphe 1 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***1 bis. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente transmettent à l'ensemble des acteurs intéressés les informations relatives aux modalités prévues d'organisation de la procédure de sélection, ainsi qu'un délai de réalisation indicatif et, le cas échéant, les avertissent de toute modification de la procédure ou du délai en question.***

Or. en

*Justification*

*Une procédure de sélection transparente et non discriminatoire nécessite de tenir informés l'ensemble des acteurs intéressés.*

## Amendement 41

### Proposition de règlement Article 7 – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**2. Si la valeur estimative du service portuaire dépasse le seuil défini au paragraphe 3, les règles relatives à la procédure d'adjudication, aux garanties procédurales et à la durée maximale des concessions énoncées dans la directive.../... [sur les concessions] s'appliquent.** **supprimé**

Or. en

#### *Justification*

*La procédure de sélection telle que définie dans la directive sur l'attribution de contrats de concession ne devrait s'appliquer que lorsqu'un contrat est attribué en tant que concession. Pour les autres types de contrats, la procédure de sélection doit suivre les principes énoncés dans ce règlement.*

## Amendement 42

### Proposition de règlement Article 7 – paragraphe 3

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**3. Le seuil et la méthode de détermination de la valeur du service portuaire sont ceux prévus par les dispositions applicables en la matière de la directive.../... [sur les concessions].** **supprimé**

Or. en

#### *Justification*

*La procédure de sélection telle que définie dans la directive sur l'attribution de contrats de concession ne devrait s'appliquer que lorsqu'un contrat est attribué en tant que concession. Pour les autres types de contrats, la procédure de sélection doit suivre les principes énoncés dans ce règlement.*



## Amendement 43

### Proposition de règlement Article 7 – paragraphe 4 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***La durée d'un contrat de service portuaire est limitée. Le gestionnaire du port ou, le cas échéant, l'autorité compétente, fixe cette durée en se fondant sur le service qui fait l'objet du contrat. Les calculs se fondent à la fois sur l'investissement initial et sur les investissements réalisés pendant toute la durée du contrat.***

Or. en

*Justification*

*La durée des contrats devrait être proportionnelle aux investissements tels qu'estimés.*

## Amendement 44

### Proposition de règlement Article 7 – paragraphe 5

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***5. Aux fins du présent règlement, une modification substantielle, au sens de la directive.../... [sur les concessions], des dispositions d'un contrat de services portuaires en cours d'exécution est considérée comme un nouveau contrat de services portuaires et nécessite une nouvelle procédure au sens du paragraphe 2.***

***supprimé***

Or. en

*Justification*

*La procédure de sélection telle que définie dans la directive sur l'attribution de contrats de concession ne devrait s'appliquer que lorsqu'un contrat est attribué en tant que concession. Pour les autres types de contrats, la procédure de sélection doit suivre les principes énoncés dans ce règlement.*

## Amendement 45

### Proposition de règlement Article 7 – paragraphe 6

*Texte proposé par la Commission*

6. Les paragraphes 1 à 5 du présent article ne s'appliquent pas dans les cas visés à l'article 9.

*Amendement*

6. Les paragraphes 1 à **4 bis** du présent article ne s'appliquent pas dans les cas visés à l'article 9, **paragraphe 1**.

Or. en

*Justification*

*Ces paragraphes ne devraient pas s'appliquer à un opérateur interne fournissant des services dans le cadre d'une obligation de service public.*

## Amendement 46

### Proposition de règlement Article 7 – paragraphe 7

*Texte proposé par la Commission*

**7. Le présent règlement est sans préjudice** de la directive .../... [sur les concessions]<sup>15</sup>, de la directive .../... [sur les services d'utilité publique]<sup>16</sup> et de la directive .../... [sur les marchés publics]<sup>17</sup>.

*Amendement*

**7. Lorsque les contrats de prestation de services portuaires prennent la forme de concessions de services au sens** de la directive .../... [sur les concessions]<sup>15</sup>, **les dispositions de ladite directive s'appliquent. Le présent règlement est sans préjudice** de la directive .../... [sur les services d'utilité publique]<sup>16</sup> et de la directive .../... [sur les marchés publics]<sup>17</sup>.

---

<sup>15</sup> Proposition de directive sur l'attribution de contrats de concession, COM(2011) 897 final.

<sup>16</sup> Proposition de directive relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux, COM(2011) 895 final.

<sup>17</sup> Proposition de directive sur la passation

---

<sup>15</sup> Proposition de directive sur l'attribution de contrats de concession, COM(2011) 897 final.

<sup>16</sup> Proposition de directive relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux, COM(2011) 895 final.

<sup>17</sup> Proposition de directive sur la passation

Or. en

*Justification*

*La procédure de sélection telle que définie dans la directive sur l'attribution de contrats de concession ne devrait s'appliquer que lorsqu'un contrat est attribué en tant que concession. Pour les autres types de contrats, la procédure de sélection doit suivre les principes énoncés dans ce règlement, ou toute autre législation applicable.*

**Amendement 47**

**Proposition de règlement**

**Article 8 – paragraphe 1 – partie introductive**

*Texte proposé par la Commission*

1. **Les États membres peuvent** décider d'imposer des obligations de service public en matière de services portuaires à des prestataires afin de garantir ce qui suit:

*Amendement*

1. **Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente peut** décider d'imposer des obligations de service public en matière de services portuaires à des prestataires afin de garantir ce qui suit:

Or. en

*Justification*

*Le gestionnaire du port devrait avoir la possibilité de décider d'imposer des obligations de service public afin de garantir la continuité de pratiques existantes.*

**Amendement 48**

**Proposition de règlement**

**Article 8 – paragraphe 1 – point c bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**c bis) la sûreté, la sécurité ou la viabilité environnementale des opérations portuaires.**

Or. en

*Justification*

*La sûreté, la sécurité et la viabilité environnementale des opérations portuaires devraient pouvoir constituer des motifs valables pour instaurer des obligations de service public.*

**Amendement 49**

**Proposition de règlement  
Article 9 – paragraphe -1 (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***-1. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente elle-même, ou une entité juridiquement distincte sur laquelle il ou elle exerce un contrôle analogue à celui qu'il ou elle exerce sur ses propres services, peut fournir un service portuaire sans restrictions, à la condition que les dispositions du chapitre II du présent règlement s'appliquent par analogie à tous les exploitants fournissant le service concerné. Dans ce cas, le prestataire du service portuaire est considéré, aux fins du présent règlement, comme un exploitant interne.***

Or. en

*Justification*

*Il convient que le gestionnaire du port ou l'autorité compétente soit habilitée à décider de fournir lui-même un service donné, aux mêmes conditions que les autres prestataires.*

**Amendement 50**

**Proposition de règlement  
Article 9 – paragraphe 1**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

1. Dans les cas prévus à l'article 6, paragraphe 1, ***point b)***, l'autorité compétente peut décider de fournir elle-même un service portuaire dans le cadre d'obligations de service public ou imposer directement ces obligations à une entité

1. Dans les cas prévus à l'article 6, paragraphe 1, ***le gestionnaire du port ou*** l'autorité compétente peut décider de fournir ***lui-même ou*** elle-même un service portuaire dans le cadre d'obligations de service public ou imposer directement ces

juridiquement distincte sur laquelle elle exerce un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services. **Dans ce cas, le prestataire de services portuaires est considéré comme un exploitant interne aux fins du présent règlement.**

obligations à une entité juridiquement distincte sur laquelle **il ou** elle exerce un contrôle analogue à celui qu'**il ou** elle exerce sur ses propres services.

Or. en

#### *Justification*

*Dans de nombreux États membres, le gestionnaire du port a le pouvoir de décider des obligations de service public.*

### **Amendement 51**

#### **Proposition de règlement Article 9 – paragraphe 2**

##### *Texte proposé par la Commission*

2. L'autorité compétente n'est **considérée comme exerçant** un contrôle sur une entité juridiquement distincte analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services que si elle exerce une influence décisive à la fois sur les objectifs stratégiques et les décisions importantes de l'entité juridique **contrôlée**.

##### *Amendement*

2. **Le gestionnaire du port ou** l'autorité compétente n'est **réputé(e) exercer** un contrôle sur une entité juridiquement distincte analogue à celui qu'**il ou** elle exerce sur ses propres services que **s'il ou** si elle exerce une influence décisive à la fois sur les objectifs stratégiques et les décisions importantes de l'entité juridique **concernée**.

Or. en

#### *Justification*

*Dans de nombreux États membres, le gestionnaire du port a le pouvoir de décider des obligations de service public.*

### **Amendement 52**

#### **Proposition de règlement Article 9 – paragraphe 3**

##### *Texte proposé par la Commission*

3. L'exploitant interne **n'assure** le service portuaire concerné **que** dans le ou les seuls

##### *Amendement*

3. **Dans les cas prévus à l'article 6, paragraphe 1, point b), un** exploitant

ports pour lesquels la mission *d'assurer* le service portuaire lui a été attribuée.

interne *est autorisé à fournir* le service portuaire concerné dans le ou les seuls ports pour lesquels la mission *de fournir* le service portuaire lui a été attribuée.

Or. en

#### *Justification*

*Cet amendement tient compte de la description modifiée de l'exploitant interne.*

### **Amendement 53**

#### **Proposition de règlement Article 10 – paragraphe 2**

##### *Texte proposé par la Commission*

2. Sans préjudice de la législation nationale et de celle de l'Union, y compris des conventions collectives conclues entre les partenaires sociaux, le gestionnaire du port *peut exiger* du prestataire de services portuaires désigné conformément à la procédure établie à l'article 7, lorsque ce prestataire n'est pas le prestataire de services portuaires historique, d'accorder au personnel engagé précédemment par le prestataire de services portuaires historique les droits dont il aurait bénéficié s'il y avait eu transfert au sens de la directive 2001/23/CE.

##### *Amendement*

2. Sans préjudice de la législation nationale et de celle de l'Union, y compris des conventions collectives conclues entre les partenaires sociaux, le gestionnaire du port *exige* du prestataire de services portuaires désigné conformément à la procédure établie à l'article 7, lorsque ce prestataire n'est pas le prestataire de services portuaires historique, d'accorder au personnel engagé précédemment par le prestataire de services portuaires historique les droits dont il aurait bénéficié s'il y avait eu transfert au sens de la directive 2001/23/CE.

Or. en

#### *Justification*

*Concernant le transfert de personnel, il convient de demander aux États membres d'accorder au personnel les droits dont il aurait bénéficié s'il y avait eu transfert au sens de la directive 2001/23/CE.*

### **Amendement 54**

#### **Proposition de règlement Article 11**

*Texte proposé par la Commission*

Le présent chapitre et les dispositions transitoires de l'article 24 ne s'appliquent **pas** aux services de manutention des marchandises **et** aux services passagers.

*Amendement*

Le présent chapitre et les dispositions transitoires de l'article 24 ne s'appliquent **ni** aux services de manutention des marchandises, **ni** aux services passagers, **ni au pilotage**.

Or. en

*Justification*

*Il convient d'exclure le pilotage du chapitre sur l'accès au marché étant donné que ce service joue un rôle très important dans la sécurité de la navigation. Dans sa résolution A.960, l'OMI reconnaît le rôle important joué par les pilotes maritimes dans l'amélioration de la sécurité maritime et la protection du milieu marin. Comme elle y précise également n'avoir l'intention de s'occuper ni de la délivrance de brevets et de licences aux pilotes ni des systèmes de pilotage utilisés dans les différents États, il n'y a pas de raison, semble-t-il, que l'Union le fasse.*

**Amendement 55**

**Proposition de règlement**

**Article 12 – paragraphe 2 – partie introductive**

*Texte proposé par la Commission*

2. Lorsque le gestionnaire du port bénéficiant de financements publics fournit lui-même des services portuaires, il tient des comptes séparés pour **chaque activité de service portuaire** et ses autres activités, de manière à ce que:

*Amendement*

2. Lorsque le gestionnaire du port bénéficiant de financements publics fournit lui-même des services portuaires, il tient des comptes séparés pour **cette activité ou cet investissement financé par des fonds publics** et ses autres activités, de manière à ce que:

Or. en

*Justification*

*Il convient que la séparation des comptes n'intervienne qu'entre l'activité ou l'investissement bénéficiant de fonds publics et les autres services. Il convient que le règlement n'impose pas l'obligation de tenir des comptes séparés pour chacun des services, dès lors que le port ne perçoit de fonds publics que dans un domaine précis.*

## Amendement 56

### Proposition de règlement Article 12 – paragraphe 4

*Texte proposé par la Commission*

4. Le gestionnaire du port tient les données relatives aux relations financières visées aux paragraphes 1 et 2 du présent article à la disposition de la Commission et de l'autorité ***de contrôle indépendante compétente*** visée à l'article 17 pendant une période de cinq ans à compter de la fin de l'exercice budgétaire auquel les informations se rapportent.

*Amendement*

4. Le gestionnaire du port tient les données relatives aux relations financières visées aux paragraphes 1 et 2 du présent article à la disposition de la Commission et de l'autorité ***désignée en application de l'article 17*** pendant une période de cinq ans à compter de la fin de l'exercice budgétaire auquel les données se rapportent.

Or. en

*Justification*

*Pour éviter tout malentendu, il convient de tenir compte de la nouvelle formulation utilisée à l'article 17.*

## Amendement 57

### Proposition de règlement Article 12 – paragraphe 5

*Texte proposé par la Commission*

5. Le gestionnaire du port met à la disposition de la Commission et de l'autorité ***de contrôle indépendante compétente***, à leur demande, toute information supplémentaire qu'elles jugent nécessaire pour apprécier en toute connaissance de cause les données qui leur sont communiquées et évaluer la conformité ***au*** présent règlement. Les informations sont transmises dans un délai de deux mois à compter de la date de la demande.

*Amendement*

5. Le gestionnaire du port met à la disposition de la Commission et de l'autorité ***désignée en application de l'article 17, en cas de plainte formelle et*** à leur demande, toute information supplémentaire qu'elles jugent nécessaire pour apprécier en toute connaissance de cause les données qui leur sont communiquées et évaluer la conformité ***avec le*** présent règlement. Les informations sont transmises dans un délai de deux mois à compter de la date de la demande.

Or. en



## *Justification*

*Pour éviter tout malentendu, il convient de tenir compte de la nouvelle formulation utilisée à l'article 17. Il convient que les informations visées ne soient mises à disposition qu'en cas de plainte formelle et sur demande.*

### **Amendement 58**

#### **Proposition de règlement Article 13 – paragraphe 1**

##### *Texte proposé par la Commission*

1. Les redevances afférentes aux services fournis par un exploitant interne au sens de l'article 9 et les redevances perçues par les prestataires ***de services portuaires, en cas de limitation du nombre de prestataires qui n'ont pas été désignés sur la base de procédures ouvertes, transparentes et non discriminatoires***, sont établies d'une manière transparente et non discriminatoire. Ces redevances correspondent aux conditions qui existent sur un marché concurrentiel pertinent et ne sont pas disproportionnées par rapport à la valeur économique du service fourni.

##### *Amendement*

1. Les redevances afférentes aux services fournis par un exploitant interne au sens de l'article 9, ***paragraphe 1***, et les redevances perçues par les prestataires ***d'un service portuaire en application de l'article 6, paragraphe 1, point b)***, sont établies d'une manière transparente et non discriminatoire. Ces redevances correspondent, ***dans la mesure du possible***, aux conditions qui existent sur un marché concurrentiel pertinent et ne sont pas disproportionnées par rapport à la valeur économique du service fourni.

Or. en

## *Justification*

*Le champ d'application de l'article 13 doit être plus précis. Le respect du critère de la correspondance des redevances au marché concurrentiel en cause devrait être facultatif et non obligatoire, tandis que les charges ne devraient effectivement pas être disproportionnées par rapport à la valeur du service fourni.*

### **Amendement 59**

#### **Proposition de règlement Article 13 – paragraphe 3**

##### *Texte proposé par la Commission*

3. Le prestataire de services portuaires met à la disposition de l'autorité ***de contrôle indépendante compétente visée à***

##### *Amendement*

3. Le prestataire de services portuaires met à la disposition de l'autorité ***désignée en application de l'article 17, en cas de***

l'article 17, à sa demande, les informations relatives aux éléments pris en compte pour déterminer la structure et le montant des redevances de services portuaires relevant de l'application du paragraphe 1 du présent article. Ces informations comprennent la méthodologie utilisée pour fixer les redevances portuaires **par rapport** aux installations et services auxquels se rapportent ces redevances de services portuaires.

**plainte formelle et** à sa demande, les informations relatives aux éléments pris en compte pour déterminer la structure et le montant des redevances de services portuaires relevant de l'application du paragraphe 1 du présent article. Ces informations comprennent la méthodologie utilisée pour fixer les redevances portuaires **afférentes** aux installations et services auxquels se rapportent ces redevances de services portuaires.

Or. en

#### *Justification*

*Il convient que les informations visées ne soient mises à disposition qu'en cas de plainte formelle et sur demande.*

### **Amendement 60**

#### **Proposition de règlement Article 14 – paragraphe 3**

##### *Texte proposé par la Commission*

3. Dans un souci d'efficience du système de tarification de l'utilisation des infrastructures, la structure et le montant des redevances d'infrastructure portuaire sont **définis** d'une manière autonome par le gestionnaire du port en fonction de sa stratégie commerciale et son plan d'investissement propres, dans le respect **des conditions de concurrence existant sur le marché en cause et** des règles en matière d'aides d'État.

##### *Amendement*

3. Dans un souci d'efficience du système de tarification de l'utilisation des infrastructures, la structure et le montant des redevances d'infrastructure portuaire sont **déterminés** d'une manière autonome par le gestionnaire du port en fonction de sa stratégie commerciale et son plan d'investissement propres **et** dans le respect des règles en matière d'aides d'État **et de concurrence**.

Or. en

#### *Justification*

*Il convient que les règles en matière d'aides d'État et de concurrence soient respectées et de prévoir en même temps la marge de négociation commerciale nécessaire.*

## Amendement 61

### Proposition de règlement Article 14 – paragraphe 4

#### *Texte proposé par la Commission*

4. Sans préjudice du paragraphe 3, les redevances d'infrastructure portuaire peuvent varier selon les pratiques commerciales relatives aux utilisateurs fréquents ou dans le but de promouvoir une utilisation plus rationnelle de l'infrastructure portuaire, le transport maritime à courte distance ou une performance environnementale de haut niveau, l'efficacité énergétique ou l'efficacité carbone des transports. Les critères utilisés pour ces variations sont pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires et **tiennent dûment compte des** règles en matière de concurrence. **Ainsi, la variation qui en résulte s'applique dans les mêmes conditions à tous les utilisateurs de services portuaires.**

#### *Amendement*

4. Sans préjudice du paragraphe 3, les redevances d'infrastructure portuaire peuvent varier selon **la stratégie économique et** les pratiques commerciales **du port**, relatives **notamment** aux utilisateurs fréquents, ou dans le but de promouvoir une utilisation plus rationnelle de l'infrastructure portuaire, le transport maritime à courte distance ou une performance environnementale de haut niveau, l'efficacité énergétique ou l'efficacité carbone des transports. Les critères utilisés pour ces variations sont pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires et **pleinement conformes aux** règles en matière **d'aides d'État et** de concurrence.

Or. en

#### *Justification*

*Il convient d'accorder au gestionnaire du port une plus grande latitude pour fixer les redevances en fonction de sa stratégie et de ses pratiques commerciales, et pas uniquement celles relatives aux utilisateurs fréquents.*

## Amendement 62

### Proposition de règlement Article 14 – paragraphe 5

#### *Texte proposé par la Commission*

5. La Commission est habilitée à adopter, le cas échéant, des actes délégués conformément à la procédure prévue à l'article 21 en ce qui concerne les classifications communes des navires, des

#### *Amendement*

5. La Commission est habilitée à adopter, le cas échéant, des actes délégués conformément à la procédure prévue à l'article 21 en ce qui concerne les classifications communes des navires **et**

combustibles *et des types d'activités utilisées* pour moduler les redevances d'infrastructure *et les principes communs de tarification utilisés pour déterminer les redevances d'infrastructure.*

des combustibles utilisées pour moduler les redevances d'infrastructure.

Or. en

*Justification*

*Il convient de limiter au strict nécessaire le pouvoir de la Commission d'adopter des actes délégués. Il convient que les classifications communes des navires et des combustibles soient établies conformément aux normes internationales. Il convient de laisser à la discrétion du port le choix des types d'activités utilisés pour moduler les redevances, d'une part, et la fixation des redevances, d'autre part.*

**Amendement 63**

**Proposition de règlement  
Article 14 – paragraphe 6**

*Texte proposé par la Commission*

6. Le gestionnaire du port informe les utilisateurs du port et les représentants ou associations d'utilisateurs du port de la structure et des critères utilisés pour déterminer le montant des redevances d'infrastructure portuaire, *y compris l'ensemble des coûts et des recettes qui servent de base pour déterminer la structure et le montant des redevances d'infrastructure portuaire.* Il informe les utilisateurs des infrastructures portuaires, au moins trois mois à l'avance, de toute modification apportée au montant des redevances d'infrastructure portuaire ou à la structure ou aux critères utilisés pour déterminer ces redevances.

*Amendement*

6. Le gestionnaire du port informe les utilisateurs du port et les représentants ou associations d'utilisateurs du port de la structure et des critères utilisés pour déterminer le montant des redevances d'infrastructure portuaire. Il informe les utilisateurs des infrastructures portuaires, au moins trois mois à l'avance, de toute modification apportée au montant des redevances d'infrastructure portuaire ou à la structure ou aux critères utilisés pour déterminer ces redevances.

Or. en

*Justification*

*Il importe de réduire les formalités administratives et de préserver la stratégie commerciale du port.*

## Amendement 64

### Proposition de règlement Article 14 – paragraphe 7

*Texte proposé par la Commission*

7. Le gestionnaire du port met à la disposition de l'autorité **de contrôle indépendante compétente** et de la Commission, à leur demande, les informations visées au paragraphe 4 **et le détail des dépenses et des recettes qui** servent de base pour déterminer la structure et le montant des redevances d'infrastructure portuaire ainsi que la méthodologie utilisée pour fixer les redevances d'infrastructure portuaire **par rapport** aux installations et services auxquels se rapportent **ces redevances portuaires**.

*Amendement*

7. Le gestionnaire du port met à la disposition de l'autorité **désignée en application de l'article 17** et de la Commission, **en cas de plainte formelle et** à leur demande, les informations visées au paragraphe 4, **lesquelles** servent de base pour déterminer la structure et le montant des redevances d'infrastructure portuaire ainsi que la méthodologie utilisée pour fixer les redevances d'infrastructure portuaire **afférentes** aux installations et services auxquels **elles** se rapportent.

Or. en

*Justification*

*Pour éviter tout malentendu, il convient de tenir compte de la nouvelle formulation utilisée à l'article 17. Il convient que les informations visées ne soient mises à disposition qu'en cas de plainte formelle et sur demande.*

## Amendement 65

### Proposition de règlement Article 15 – paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

1. Le gestionnaire du port **met** en place un comité de représentants des exploitants de bateaux, propriétaires de cargaisons ou autres utilisateurs du port qui sont tenus d'acquitter une redevance d'infrastructure ou une redevance de services portuaires, ou les deux. **Ce comité est dénommé "comité consultatif des utilisateurs du port"**.

*Amendement*

1. Le gestionnaire du port **fait en sorte qu'il existe des mécanismes de consultation adéquats. À cet effet, il peut soit mettre** en place un comité **consultatif des utilisateurs du port composé** de représentants des exploitants de bateaux, propriétaires de cargaisons ou autres utilisateurs du port qui sont tenus d'acquitter une redevance d'infrastructure ou une redevance de services portuaires, ou

les deux, *soit veiller à ce que la consultation se fasse par des organes composés différemment déjà mis en place dans l'enceinte du port, à condition que les utilisateurs soient tous consultés de manière adéquate.*

Or. en

### *Justification*

*Il convient de faire en sorte que les utilisateurs soient consultés de manière adéquate, mais c'est au port qu'il devrait appartenir de décider de les consulter par l'intermédiaire du comité des utilisateurs du port ou par d'autres moyens.*

### **Amendement 66**

#### **Proposition de règlement Article 15 – paragraphe 2**

##### *Texte proposé par la Commission*

2. Le gestionnaire du port **consulte chaque année, avant la fixation** des redevances d'infrastructure portuaire, **le comité consultatif des utilisateurs du port sur la structure et le montant de ces redevances.** Les prestataires de services portuaires visés à l'article 6 et à l'article 9 consultent chaque année, avant la fixation des redevances de services portuaires, **le comité consultatif des** utilisateurs du port sur la structure et le montant de ces redevances. Le gestionnaire du port fournit des installations adéquates pour permettre cette consultation et les prestataires de services portuaires l'informent des résultats de la consultation.

##### *Amendement*

2. Le gestionnaire du port **fournit aux utilisateurs du port les informations requises sur la structure et les critères utilisés aux fins de la détermination** des redevances d'infrastructure portuaire. **Il consulte les utilisateurs du port en cas de modifications substantielles des redevances d'infrastructure portuaire avant la fixation de ces redevances.** Les prestataires de services portuaires visés à l'article 6 et à l'article 9 consultent, chaque année **et** avant la fixation des redevances de services portuaires, **les** utilisateurs du port sur la structure et le montant de ces redevances. Le gestionnaire du port fournit des installations adéquates pour permettre cette consultation et les prestataires de services portuaires l'informent des résultats de la consultation.

Or. en

*Justification*

*Concernant les redevances d'infrastructure, il convient que les utilisateurs ne soient informés que de la structure des redevances et ne soient consultés qu'en cas de modifications substantielles.*

**Amendement 67**

**Proposition de règlement**

**Article 17 – titre**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**Autorité de contrôle indépendante**

**Contrôle indépendant**

Or. en

*Justification*

*Il convient que cet article mette l'accent davantage sur le contrôle que sur le type de mécanisme de contrôle indépendant.*

**Amendement 68**

**Proposition de règlement**

**Article 17 – paragraphe 1**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

1. Les États membres veillent à ***ce qu'une autorité de contrôle indépendante suive et surveille*** l'application du présent règlement ***dans*** tous les ports maritimes ***soumis au présent règlement*** sur le territoire de chaque État membre.

1. Les États membres veillent à ***l'existence de mécanismes efficaces pour traiter les plaintes découlant de*** l'application du présent règlement ***pour*** tous les ports maritimes ***relevant de ce dernier*** sur le territoire de chaque État membre. ***À cet effet, les États membres désignent une ou plusieurs autorités chargées de traiter différents types de plaintes ou de couvrir différents espaces géographiques.***

Or. en

*Justification*

*Il importe de préciser que les États membres peuvent disposer de plusieurs autorités effectuant le contrôle indépendant et que le contrôle devrait porter avant tout sur le traitement des plaintes.*

## Amendement 69

### Proposition de règlement Article 17 – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

2. **L'autorité de contrôle indépendante** est juridiquement distincte et fonctionnellement indépendante de tout gestionnaire du port ou prestataire de services portuaires. Les États membres qui conservent la propriété ou le contrôle des ports ou des gestionnaires des ports veillent à la séparation structurelle effective **de la fonction de surveillance et de suivi du présent règlement**, d'une part, et des activités associées à cette propriété ou à ce contrôle, d'autre part. **L'autorité de contrôle indépendante exerce ses compétences d'une manière impartiale et transparente et dans le respect** de la liberté d'entreprise.

*Amendement*

2. **Le contrôle indépendant** est **tel qu'il est exercé de manière** juridiquement distincte et fonctionnellement indépendante de tout gestionnaire du port ou prestataire de services portuaires. Les États membres qui conservent la propriété ou le contrôle des ports ou des gestionnaires des ports veillent à la séparation structurelle effective **des fonctions liées au traitement des plaintes**, d'une part, et des activités associées à cette propriété ou à ce contrôle, d'autre part. **Le contrôle indépendant est impartial et transparent et respecte pleinement le droit** de la liberté d'entreprise.

Or. en

*Justification*

*Il convient que ce paragraphe mette l'accent davantage sur le contrôle que sur le type de mécanisme de contrôle indépendant.*

## Amendement 70

### Proposition de règlement Article 17 – paragraphe 3

*Texte proposé par la Commission*

3. **L'autorité de contrôle indépendante traite les plaintes déposées par** toute partie justifiant d'un intérêt légitime et **les litiges qui lui sont soumis dans le cadre de** l'application du présent règlement.

*Amendement*

3. **Les États membres veillent à ce que** toute partie justifiant d'un intérêt légitime **ait le droit d'être informée et est informée des modalités de dépôt d'une plainte en rapport avec** l'application du présent règlement.

Or. en



*Justification*

*Il appartient aux États membres d'informer les parties des modalités de dépôt de plaintes.*

**Amendement 71**

**Proposition de règlement  
Article 17 – paragraphe 4**

*Texte proposé par la Commission*

4. En cas de litige entre des parties établies dans des États membres différents, ***l'autorité de contrôle indépendante*** de l'État membre du port dans lequel le litige est présumé avoir son origine est ***compétente*** pour trancher le litige.

*Amendement*

4. En cas de litige entre des parties établies dans des États membres différents, l'État membre du port dans lequel le litige est présumé avoir son origine est ***compétent*** pour trancher le litige. ***Les États membres concernés coopèrent et échangent des informations sur les travaux entrepris.***

Or. en

*Justification*

*L'institutionnalisation de la coopération entre les différentes autorités effectuant le contrôle indépendant alourdirait les formalités pour une valeur ajoutée minimale. Étant donné que le règlement proposé sera directement applicable dans les États membres, il semble inutile de prévoir un réseau pour en garantir l'application. On peut d'ailleurs douter de la faisabilité d'un réseau institutionnalisé quand on sait qu'un État membre peut compter plusieurs autorités. Il suffit de prévoir la coopération en cas de plaintes impliquant plusieurs États membres.*

**Amendement 72**

**Proposition de règlement  
Article 17 – paragraphe 5**

*Texte proposé par la Commission*

5. L'autorité ***de*** contrôle ***indépendante*** a le droit d'exiger que les gestionnaires des ports, les prestataires de services portuaires et les utilisateurs du port communiquent les informations nécessaires pour assurer le suivi et le contrôle de l'application du présent règlement.

*Amendement*

5. ***En cas de dépôt d'une plainte formelle par toute partie justifiant d'un intérêt légitime, l'autorité compétente effectuant le contrôle indépendant*** a le droit d'exiger que les gestionnaires des ports, les prestataires de services portuaires et les utilisateurs du port communiquent les informations nécessaires pour assurer le suivi et le contrôle de l'application du

présent règlement.

Or. en

*Justification*

*Il convient que les autorités désignées dans les États membres n'aient le droit d'exiger des informations qu'en cas de plainte formelle.*

**Amendement 73**

**Proposition de règlement  
Article 17 – paragraphe 6**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**6. L'autorité de contrôle indépendante peut émettre des avis à la demande d'une autorité compétente de l'État membre sur toute question relative à l'application du présent règlement.**

**supprimé**

Or. en

*Justification*

*Il convient de limiter le rôle des autorités désignées au traitement des plaintes et au règlement des litiges.*

**Amendement 74**

**Proposition de règlement  
Article 17 – paragraphe 7**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**7. L'autorité de contrôle indépendante peut consulter le comité des utilisateurs du port concerné aux fins de l'instruction d'une plainte ou d'un différend.**

**7. L'autorité compétente effectuant le contrôle indépendant peut, aux fins de l'instruction d'une plainte ou d'un litige, consulter les membres du comité consultatif des utilisateurs du port concerné qui sont concernés par la plainte ou par le litige.**

Or. en

*Justification*

*Cette formulation limite la consultation aux seules parties impliquées dans la plainte ou le litige.*

**Amendement 75**

**Proposition de règlement  
Article 17 – paragraphe 8**

*Texte proposé par la Commission*

8. Les décisions de l'autorité **de** contrôle **indépendante** ont des effets contraignants, sans préjudice d'un contrôle juridictionnel.

*Amendement*

8. Les décisions de l'autorité **compétente effectuant le** contrôle **indépendant** ont des effets contraignants, sans préjudice d'un contrôle juridictionnel.

Or. en

*Justification*

*Pour éviter tout malentendu, il convient que la nouvelle formulation concorde en tous points avec celle de l'article 17.*

**Amendement 76**

**Proposition de règlement  
Article 17 – paragraphe 9**

*Texte proposé par la Commission*

9. Les États membres notifient à la Commission **l'identité des autorités de contrôle indépendantes** au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2015 et, par la suite, toute modification qui y est apportée. La Commission publie et met à jour la liste des autorités **de** contrôle **indépendantes** sur son site internet.

*Amendement*

9. Les États membres notifient à la Commission **les mécanismes et procédures mis en place pour mettre en application les paragraphes 1 et 2 du présent article** au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2018 et, par la suite, toute modification qui y est apportée. La Commission publie et met à jour la liste des autorités **compétentes effectuant le** contrôle **indépendant** sur son site internet.

Or. en

*Justification*

*Selon toute probabilité, le règlement n'entrera pas en vigueur avant 2014-2015. Par conséquent, il convient de modifier la date à partir de laquelle le règlement sera applicable*

*(2018 au lieu de 2015) afin de laisser aux États membres le temps d'apporter les modifications nécessaires. La cohérence commande que toutes les dates en question soient modifiées (2018 au lieu de 2015).*

## **Amendement 77**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 18**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

#### **Article 18**

**supprimé**

#### **Coopération entre les autorités de contrôle indépendantes**

**1. Les autorités de contrôle indépendantes échangent des informations sur leurs activités et leurs principes et pratiques en matière de prise de décision afin de favoriser une mise en œuvre uniforme du présent règlement. À cette fin, elles participent à un réseau de coopération qui se réunit à intervalles réguliers et au moins une fois par an. La Commission participe aux travaux du réseau, les coordonne et les soutient.**

**2. Les autorités de contrôle indépendantes coopèrent étroitement pour s'apporter une assistance mutuelle dans leurs tâches, notamment dans le cadre des enquêtes à effectuer pour traiter les plaintes et les litiges dans les affaires impliquant des ports situés dans des États membres différents. À cet effet, une autorité de contrôle indépendante met à la disposition d'une autre autorité, sur demande motivée, les informations requises pour permettre à cette dernière d'exercer ses responsabilités au titre du présent règlement.**

**3. Les États membres veillent à ce que les autorités de contrôle indépendantes fournissent à la Commission, sur demande motivée, les informations qui lui sont nécessaires pour mener à bien ses missions. Les informations demandées**

*par la Commission sont proportionnées à ses besoins pour l'accomplissement de ces missions.*

*4. Lorsque des informations sont considérées comme confidentielles par l'autorité de contrôle indépendante au regard des règles de l'Union ou des règles nationales en matière de secret des affaires, l'autre autorité de contrôle nationale et la Commission veillent à assurer cette confidentialité. Ces informations ne peuvent être utilisées qu'aux seules fins pour lesquelles elles ont été demandées.*

*5. Sur la base de l'expérience acquise par les autorités de contrôle indépendantes et des activités du réseau visé au paragraphe 1, et afin de garantir une coopération efficiente, la Commission peut adopter des principes communs sur les modalités à respecter pour l'échange d'informations entre les autorités de contrôle indépendantes. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 22, paragraphe 2.*

Or. en

#### *Justification*

*L'institutionnalisation de la coopération entre les différentes autorités effectuant le contrôle indépendant alourdirait les formalités pour une valeur ajoutée minime. Étant donné que le règlement sera directement applicable dans les États membres, il semble inutile de prévoir un réseau pour en garantir l'application. On peut d'ailleurs douter de la faisabilité d'un réseau institutionnalisé quand on sait qu'un État membre peut compter plusieurs autorités. Il suffit de prévoir la coopération en cas de plaintes impliquant plusieurs États membres (article 17, paragraphe 4).*

#### **Amendement 78**

#### **Proposition de règlement Article 19 – paragraphe 1**

*Texte proposé par la Commission*

1. Toute partie justifiant d'un intérêt légitime dispose d'un droit de recours contre les décisions ou mesures individuelles prises en application du présent règlement par les autorités compétentes, par le gestionnaire du port ou par **l'autorité de contrôle indépendante** auprès d'un organisme indépendant des parties intéressées. Cet organisme de recours peut être un tribunal.

*Amendement*

1. Toute partie justifiant d'un intérêt légitime dispose d'un droit de recours contre les décisions ou mesures individuelles prises en application du présent règlement par les autorités compétentes, par le gestionnaire du port ou par **une autorité désignée en application de l'article 17** auprès d'un organisme indépendant des parties intéressées. Cet organisme de recours peut être un tribunal.

Or. en

*Justification*

*Pour éviter tout malentendu, il convient de tenir compte de la nouvelle formulation utilisée à l'article 17.*

**Amendement 79**

**Proposition de règlement  
Article 20**

*Texte proposé par la Commission*

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de celles-ci. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet **2015** et toute modification ultérieure les concernant dans les meilleurs délais.

*Amendement*

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de celles-ci. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet **2018** et toute modification ultérieure les concernant dans les meilleurs délais.

Or. en

*Justification*

*Selon toute probabilité, le règlement n'entrera pas en vigueur avant 2014-2015. Par conséquent, il convient de modifier la date à partir de laquelle le règlement sera applicable (2018 au lieu de 2015) afin de laisser aux États membres le temps d'apporter les*

modifications nécessaires. La cohérence commande que toutes les dates en question soient modifiées (2018 au lieu de 2015).

## Amendement 80

### Proposition de règlement Article 21 – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 14 est conféré à la Commission pour une durée *indéterminée*.

*Amendement*

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 14 est conféré à la Commission pour une durée **de cinq ans à compter du ...\***. **La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin des cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée à l'issue du délai pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque délai.**

---

**\* JO: insérer la date d'entrée en vigueur du présent règlement.**

Or. en

### *Justification*

*Il convient que la délégation de pouvoir à la Commission soit limitée à une durée de cinq ans, qui peut être prorogée si certaines conditions sont respectées, comme l'élaboration d'un rapport, et si ni le Parlement ni le Conseil ne s'y opposent. Cet amendement tient compte du nouveau libellé concernant les actes délégués.*

## Amendement 81

### Proposition de règlement Article 22

*Texte proposé par la Commission*

*Article 22*  
*Comité*

*Amendement*

*supprimé*

**1. La Commission est assistée par un comité. Il s'agit d'un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.**

**2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.**

Or. en

*Justification*

*L'article 22, sur le comité, est superflu du fait de la suppression de la disposition sur les actes d'exécution à l'article 18.*

**Amendement 82**

**Proposition de règlement  
Article 23**

*Texte proposé par la Commission*

***Au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur du présent règlement, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur le fonctionnement et les effets du présent règlement, accompagné, le cas échéant, des propositions nécessaires.***

*Amendement*

***Aux fins de l'évaluation du fonctionnement et des effets du présent règlement, deux rapports doivent être présentés au Parlement européen et au Conseil. La Commission présente un rapport à mi-parcours au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur du présent règlement, et un rapport au plus tard six ans après l'entrée en vigueur du présent règlement, rapports accompagnés, le cas échéant, des propositions nécessaires.***

Or. en

*Justification*

*Le délai de trois ans à compter de l'entrée en vigueur à l'issue duquel doit être présenté un rapport, accompagné des propositions nécessaires de modification du présent règlement, ne suffit pas pour bien mesurer les effets escomptés des dispositions du règlement. Il est donc proposé de procéder à une évaluation à mi-parcours, après trois ans, et de prévoir la présentation du rapport définitif (accompagné éventuellement de nouvelles propositions) après six ans.*



## Amendement 83

### Proposition de règlement Article 24 – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

2. Les contrats de services portuaires conclus avant le **[date d'adoption du règlement]** qui ne répondent pas aux conditions **définies** au paragraphe 1 restent valables jusqu'à leur date d'expiration, mais pas au-delà du 1<sup>er</sup> juillet **2025**.

*Amendement*

2. Les contrats de services portuaires conclus avant le \* qui ne répondent pas aux conditions **prévues** au paragraphe 1 restent valables jusqu'à leur date d'expiration, mais pas au-delà du 1<sup>er</sup> juillet **2023**.

---

**\* JO: insérer la date d'adoption du règlement.**

Or. en

*Justification*

*Il importe de prévoir une période de transition, qui ne soit toutefois pas trop longue pour que la mise en application du présent règlement reste équitable.*

## Amendement 84

### Proposition de règlement Article 25 – alinéa 2

*Texte proposé par la Commission*

Il s'applique à compter du 1<sup>er</sup> juillet **2015**.

*Amendement*

Il s'applique à compter du 1<sup>er</sup> juillet **2018**.

Or. en

*Justification*

*Selon toute probabilité, le règlement n'entrera pas en vigueur avant 2014-2015. Par conséquent, il convient de modifier la date à partir de laquelle le règlement sera applicable (2018 au lieu de 2015) afin de laisser aux États membres le temps d'apporter les modifications nécessaires. La cohérence commande que toutes les dates en question soient modifiées (2018 au lieu de 2015).*

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### Contexte

La proposition de la Commission vise à contribuer à un fonctionnement plus efficient, interconnecté et durable du RTE-T en créant un cadre qui améliore les performances des ports et les aide à faire face à l'évolution des exigences en matière de transport et de logistique.

La proposition a pour objectifs premiers la modernisation des services et opérations portuaires et la création de conditions-cadres pour attirer les investissements dans les ports. Par ce règlement, la Commission entend lutter contre la faible pression concurrentielle et les risques d'abus de marché dans le secteur, afin d'accroître l'efficacité des services portuaires.

Les services de manutention des marchandises et les services passagers sont exclus du chapitre II, sur l'accès au marché, car ils font souvent l'objet de contrats de concession et relèvent donc du champ d'application de la directive sur l'attribution de contrats de concession. Il convient dès lors de considérer conjointement le règlement proposé et la directive .../... (concession).

La garantie de conditions de concurrence équitables entre les ports passe également par un cadre clair sur les règles en matière d'aides d'État. La Commission s'emploie actuellement à moderniser les aides d'État dans le cadre du financement d'infrastructures et adoptera probablement des orientations générales au début de 2014.

La proposition concorde avec les autres politiques et objectifs importants de l'Union européenne que sont le livre blanc sur les transports, le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et l'initiative "ceinture bleue".

Le règlement proposé s'appliquera à tous les ports maritimes recensés dans les orientations RTE-T; la Commission estime qu'il évitera un surcroît de formalités aux ports qui affichent déjà de bonnes performances tout en créant un environnement propice à la résolution, par les autres ports, des problèmes structurels auxquels ils sont confrontés.

### La position du rapporteur

Votre rapporteur est favorable à la proposition de la Commission à bien des égards, mais il souhaite proposer un certain nombre d'amendements destinés à l'améliorer.

Pour éviter toute confusion, votre rapporteur a remplacé toutes les mentions de "ports" du RTE-T par "**ports maritimes**" du RTE-T, conformément au champ d'application du règlement proposé. Il convient d'observer que les États membres peuvent aussi décider de le rendre applicable à d'autres ports, qui ne relèvent pas nécessairement des orientations du RTE-T.

Votre rapporteur a supprimé la mention du "dragage" dans le règlement, estimant qu'il ne s'agit pas d'un service offert directement à l'utilisateur mais d'un moyen de garantir l'accès au port et qui consiste en général en un dragage d'entretien comparable aux services de brise-glace. Il convient donc que le gestionnaire du port soit libre de décider des modalités

d'organisation du dragage, qui ne devrait pas relever du champ d'application du règlement proposé.

Les dispositions sociales régissant le régime de travail dans les ports ont été omises du règlement proposé et font l'objet du dialogue social sectoriel, qui a commencé le 19 juin 2013. Néanmoins, votre rapporteur juge important d'ajouter des normes sociales nationales à la liste des critères minimaux. En outre, l'autorité compétente devrait renforcer les droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprise ou d'établissements.

Votre rapporteur estime qu'en outre les limites d'espace sur terre et les cas d'obligations de service public, les limites d'espace dans l'eau et la taille du marché doivent aussi être considérées comme des motifs valables de limitation du nombre de prestataires de services, de manière à tenir compte de la taille et des caractéristiques géographiques des ports, qui varient d'un port à l'autre. Si le nombre de prestataires doit être limité pour garantir des opérations portuaires sûres, sécurisées ou respectueuses de l'environnement, le gestionnaire devrait être habilité à le faire.

Votre rapporteur considère que le pilotage ne devrait pas non plus relever des dispositions du chapitre II du règlement, car le pilotage joue un rôle important dans la sécurité des opérations portuaires. Son organisation devrait être laissée à la discrétion des États membres et ne pas être alignée sur les nouvelles règles relatives à l'accès au marché.

Concernant les redevances d'infrastructure, votre rapporteur a modifié la proposition de telle manière qu'elle permette aux ports de fixer les redevances en toute autonomie en fonction de leur stratégie commerciale. À cet effet, il ne permet plus à la Commission d'adopter des actes délégués que pour la promotion du transport maritime écologique. En outre, il augmente la marge de négociation commerciale entre le gestionnaire du port et l'utilisateur du port tout en garantissant le respect de certains principes de base.

La Commission ne devrait pouvoir adopter des actes délégués qu'en ce qui concerne les classifications des navires et des combustibles. La Commission devrait tenir compte de l'ESI (Environmental Ship Index) et des progrès accomplis par la WPCI (World Ports Climate Initiative) pour que la classification commune des navires et des combustibles soit établie conformément aux normes internationales. Les systèmes de classification devraient servir exclusivement de base pour autoriser l'application de prix différents et ne devraient pas préjuger de la compétence du gestionnaire du port de fixer le montant des redevances en toute autonomie, conformément aux règles applicables.

Votre rapporteur est favorable à l'idée de consulter les utilisateurs du port, mais comme il s'agit d'une pratique déjà courante dans de nombreux ports, il convient d'éviter un cadre unique et de prévoir la possibilité de modalités différentes, pour autant que les utilisateurs soient tous consultés de manière adéquate.

Votre rapporteur préfère "contrôle indépendant" à "autorité de contrôle indépendante", afin de mettre l'accent davantage sur la mission de l'autorité que sur l'autorité en tant que telle. Par ses amendements, il établit clairement que les autorités existantes peuvent continuer de s'acquitter de cette mission sans surcroît de formalités administratives.

Soucieux de prévoir un délai réaliste tout en étant conscient de l'importance d'une mise en application rapide, votre rapporteur a reporté la date d'entrée en vigueur du règlement proposé au 1<sup>er</sup> juillet 2018.

En conclusion, votre rapporteur a amélioré les aspects de la proposition de la Commission auxquels il est favorable. Par ses amendements, il insiste sur la nécessaire autonomie du gestionnaire du port pour lui permettre d'agir conformément à sa stratégie économique tout en respectant certains principes de base. Par ailleurs, votre rapporteur évite un surcroît de formalités administratives en lien avec l'application du règlement proposé. Globalement, le règlement proposé devrait instaurer une sécurité juridique pour les ports et avoir des effets positifs sur le bon fonctionnement du réseau RTE-T.