



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 15.4.2003
COM(2003) 208 final

2001/0047 (COD)

AVIS DE LA COMMISSION

**conformément à l'article 251, paragraphe 2, troisième alinéa, point c), du traité CE
sur les amendements du Parlement européen
à la position commune du Conseil concernant la
proposition de**

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

concernant l'accès au marché des services portuaires

**PORTANT MODIFICATION A LA PROPOSITION DE LA COMMISSION
conformément à l'article 250, paragraphe 2 du traité CE**

AVIS DE LA COMMISSION

**conformément à l'article 251, paragraphe 2, troisième alinéa, point c), du traité CE
sur les amendements du Parlement européen
à la position commune du Conseil concernant la
proposition de**

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

concernant l'accès au marché des services portuaires

1. INTRODUCTION

L'article 251, paragraphe 2, troisième alinéa, point c), du traité CE prévoit que la Commission émet un avis sur les amendements proposés par le Parlement européen en deuxième lecture. La position de la Commission concernant les amendements adoptés par le Parlement est exposée ci-après.

2. HISTORIQUE

- a) Le 13 février 2001, la Commission a transmis au Conseil et au Parlement européen sa proposition de directive (COM(2001) 35 final – 2001/047(COD)).
- b) Le Comité économique et social européen a rendu un avis favorable à la proposition de la Commission le 29 novembre 2001.
- c) Le Comité des régions a rendu un avis favorable à la proposition de la Commission le 20 septembre 2001.
- d) Le 14 novembre 2001, le Parlement européen a émis, en première lecture, son avis comprenant 43 amendements à la proposition de la Commission.
- e) Le 19 février 2002, la Commission a adopté, conformément à l'article 250, paragraphe 2, du traité, une proposition modifiée (COM(2002)101 final) intégrant, en tout ou en partie, 25 des amendements adoptés par le Parlement et en rejetant 18 autres.
- f) Le Conseil a adopté sa position commune le 5 novembre 2002.
- g) Le 11 mars 2003, le Parlement européen a adopté en deuxième lecture une résolution comprenant 39 amendements à la position commune.

3. OBJET DE LA PROPOSITION

La proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant l'accès au marché des services portuaires porte sur des mesures d'ouverture du marché des services portuaires. Son but est d'assurer des conditions de concurrence équitables à tous les fournisseurs de services, ainsi que d'établir des règles claires et de mettre en place une procédure ouverte et transparente pour l'accès à ces services.

Les services portuaires concernés sont la manutention du fret sous toutes ses formes, les services passagers et les services techniques nautiques tels que le remorquage, l'amarrage et le pilotage. Ils peuvent être fournis soit à l'intérieur de la zone portuaire, soit sur la voie d'accès au port et de sortie du port.

4. AVIS DE LA COMMISSION SUR LES AMENDEMENTS ADOPTES PAR LE PARLEMENT

Le Parlement européen a adopté, en deuxième lecture, 39 amendements à la position commune du Conseil.

La Commission peut accepter 10 amendements en totalité, 3 en partie et 4 dans leur principe, sous réserve de reformulation.

Elle doit cependant rejeter 22 amendements en totalité et 3 en partie.

4.1. Amendements acceptés par la Commission (10 en totalité – 3 en partie)

La Commission estime que les amendements 1, 2, 5, 7, 9, 11, 14, 27, 31, 32, 28 1^{re} partie, 33 1^{re} partie et 51 2^e partie apportent des modifications de fond bienvenues et importantes, de véritables améliorations et des clarifications utiles au texte.

4.1.1. Modifications de fond (2 amendements – 1 en partie)

L'amendement 2 (ajout d'une nouvelle phrase au considérant 5) et l'amendement 14 (insertion d'un nouvel article 4 bis) appliquent les dispositions de la directive «Transparence» de la Commission aux ports auxquels la directive «services portuaires» est applicable et assurent leur application effective.

Il est rappelé que la Commission a toujours adhéré au principe qui est à la base de ces amendements, dont l'approche est satisfaisante.

L'amendement 33, 1^{re} partie (concernant l'article 22, paragraphe 3) fixe des durées de validité uniformes pour les autorisations accordées dans le cas des nouveaux ports et pour les autres ports.

Il est rappelé que la position commune prévoit des durées de validité variables pour les autorisations.

La Commission est d'accord avec le Parlement sur le fait qu'il n'y a effectivement pas de raison objective de permettre des durées de validité différentes pour les autorisations accordées dans les nouveaux ports et dans les ports existants.

4.1.2. Véritables améliorations (3 amendements)

L'amendement 11 (concernant l'article 2, paragraphe 5) vise à aligner la périodicité de la révision et de la notification de la liste des ports dont les activités sont très saisonnières, qui sont exclus de l'application de la directive, avec celle prévue pour la publication d'autres listes de ports.

L'amendement 5 (qui porte sur le considérant 28) et l'amendement 27 (qui porte sur l'article 12, point 2, point b) visent à spécifier la nature de certains actifs à caractère mobilier et plus précisément à les énumérer. Compte tenu de leur coût élevé, l'investissement dans ces actifs devrait être considéré de la même manière que l'investissement dans les actifs à caractère immobilier, pour ce qui est de la durée de validité des autorisations.

4.1.3. Clarifications utiles (4 amendements en totalité – 2 en partie)

L'amendement 1 (concernant le considérant 1) ajoute un nouvel élément de phrase qui clarifie le fait que les règles en matière de protection sociale, entre autres, font partie des règles à respecter dans le cadre de la mise en œuvre de la directive.

Les amendements 7 et 51, 2^e partie (concernant le considérant 32) complètent le texte en clarifiant le fait que les questions de qualification professionnelle et les exigences en matière d'environnement pourraient figurer parmi les critères à prendre en compte pour autoriser l'auto-assistance. Il est rappelé que ces aspects sont déjà des critères possibles pour l'octroi d'une autorisation aux fournisseurs de services et que la position commune précise que les critères fixés pour les exploitants qui pratiquent l'auto-assistance devraient être les mêmes que ceux fixés pour les fournisseurs de services.

L'amendement 9 (qui porte sur l'article 1^{er}, paragraphe 2) fait du respect des exigences en matière de protection de l'environnement et d'obligations de service public une partie intégrante des conditions dans lesquelles les services portuaires peuvent être fournis, tout en respectant la souplesse de la position commune sur cette question.

L'amendement 28, 1^{re} partie (concernant l'article 13, paragraphe 2) ajoute un nouvel élément qui précise que la directive n'affecte pas l'application des règles nationales relatives aux critères de formation et aux qualifications professionnelles.

L'amendement 31 (qui porte sur l'article 21, paragraphe 2) et l'amendement 32 (qui porte sur l'article 21, paragraphe 3) précisent que les règles relatives aux périodes de transition s'appliquent aussi aux ports privés. Il est rappelé que la position commune ne prévoyait pas de différenciation fondée sur le régime de propriété des ports, conformément à l'article 295 du traité.

4.2. Amendements acceptés dans leur principe, sous réserve d'une reformulation (4 amendements)

L'amendement 12 (concernant l'article 2, paragraphe 8) supprime la disposition de la position commune qui permet d'exempter de l'application de la directive certains services auxquels s'applique l'article 296 du traité.

Étant donné que les services concernés sont déjà exclus du champ d'application en vertu de l'article 2, paragraphe 2, la disposition en question apparaît en effet superflue, sauf au cas où le texte ne refléterait pas correctement toutes les intentions du Conseil. Dans ce cas, une reformulation serait appropriée.

L'amendement 17 (concernant l'article 6, paragraphe 2, point d) clarifie le fait que lorsque le respect des exigences en matière d'environnement est un critère pour l'octroi des autorisations, il s'agit des exigences à tous les niveaux: local, national et international. Afin de maintenir l'homogénéité dans la présentation, il est proposé de reformuler ce point comme suit: "*d) les exigences locales, nationales et internationales en matière d'environnement*".

L'amendement 26 (concernant l'article 11) et l'amendement 4 (concernant le considérant 26) suppriment la disposition de la position commune prévoyant que si un port n'est pas ouvert au trafic commercial général, son exploitant peut être autorisé à y assurer la fourniture de services techniques nautiques sans se conformer aux règles de la directive.

Bien que la suppression de cette disposition puisse paraître justifiée en première analyse, car ces ports n'entrent de toute façon pas dans le champ d'application de la directive (voir article 2, paragraphe 2), il se peut que le texte ne reflète pas intégralement les intentions du Conseil. Dans ce cas, une reformulation serait appropriée.

4.3. Amendements rejetés par la Commission (22 en totalité – 3 en partie)

La Commission estime que les amendements 6, 8, 10, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 29, 30, 34, 49, 53, 56, 57, 62, 28^e partie, 33^e partie et 51^{1^{re}} partie sont contraires aux principes de base et à la philosophie de sa proposition.

4.3.1. Limitation de l'auto-assistance pour le personnel à terre (1 amendement)

L'amendement 13 (concernant l'article 4, paragraphe 9) réserve l'auto-assistance autorisée par la directive au seul personnel navigant. Bien qu'une telle restriction n'empêche évidemment pas les règles du traité de continuer à s'appliquer à l'auto-assistance par le personnel à terre, elle empêcherait que l'auto-assistance assurée par du personnel à terre soit régie par des règles spécifiques et claires. En outre, elle ne contribuerait nullement à permettre aux opérateurs commerciaux de faire une meilleure utilisation des ressources existantes, bien qu'ils soient tenus de respecter les règles existantes dans un certain nombre de domaines, y compris le domaine social.

4.3.2. Restrictions en matière d'auto-assistance (4 amendements – 1 en partie)

L'amendement 6 (concernant le considérant 30), l'amendement 51^{1^{re}} partie (concernant le considérant 32), l'amendement 56 (concernant l'article 13, paragraphe 2, point a) et l'amendement 57 (concernant l'article 13, paragraphe 3) remplacent l'objectif de la directive, qui est de permettre l'auto-assistance chaque fois que cela est possible, par son exact opposé, c'est-à-dire de faire obstacle à l'auto-assistance autant que possible.

L'amendement 29 (concernant l'article 13, paragraphe 2, point a) limite le bénéfice de l'auto-assistance aux navires battant pavillon d'un État membre de l'UE et restreint donc le champ d'application de l'auto-assistance. En outre, la compatibilité de cet amendement avec les obligations internationales des États membres et de la Communauté doit être examinée de manière plus approfondie.

4.3.3. *Pilotage (3 amendements)*

L'amendement 8 (concernant le considérant 33), l'amendement 30 (concernant l'article 14) et l'amendement 34 (concernant l'annexe) retirent le pilotage du champ d'application de la directive. La Commission estime que le pilotage en tant que tel est un service commercial et que l'accès à la fourniture de ce service devrait donc suivre les règles de la présente directive. C'est pourquoi elle a soutenu le consensus trouvé dans la position commune, qui consiste à soumettre les autorisations à des critères particulièrement stricts liés aux obligations de service public et à la sécurité maritime. Cette solution permet l'adoption de solutions propres à chaque port.

De plus, l'auto-assistance en matière de pilotage devrait être autorisée dans certaines conditions, par la délivrance d'une attestation d'exemption de pilote. Les amendements ne prévoient plus cette possibilité, ce qui est inacceptable.

4.3.4. *Restrictions et limitations imposées aux fournisseurs de services portuaires (11 amendements en totalité – 2 en partie)*

L'amendement 19 (concernant l'article 6, paragraphe 2, alinéa 2), l'amendement 20 (concernant l'article 6, paragraphe 3), l'amendement 22 (concernant l'article 6, paragraphe 6) et l'amendement 28 – 2^e partie (concernant l'article 13, paragraphe 2) visent à changer l'objectif de la directive en substituant à la création de règles relatives à l'accès au marché, la création d'une législation sociale. Or, la directive repose sur l'application intégrale de la réglementation sociale existante. Les nouvelles règles entraîneraient des risques non désirés de restriction et de limitation de la libre prestation des services et du droit d'établissement garantis par le traité.

L'amendement 21 (concernant l'article 6, paragraphe 5) limite considérablement le droit du fournisseur de services d'employer le personnel de son choix.

L'amendement 49 (concernant le considérant 16), l'amendement 18 (concernant l'article 6, paragraphe 2, point e), l'amendement 23 (concernant l'article 7), l'amendement 24 (concernant l'article 9 bis), l'amendement 25 (concernant l'article 11), l'amendement 33 – 2^e partie (concernant l'article 22, paragraphe 3) et les amendements 53 et 62 (concernant l'article 6, paragraphe 1) tentent de diverses manières de rétrécir et de restreindre le champ de la libre prestation des services et de restreindre l'accès à la fourniture de ces services.

4.3.5. *Questions liées à la concurrence entre les ports (3 amendements)*

L'amendement 10 (qui porte sur un nouvel article 1^{er}, paragraphe 3 bis) indique que la directive a également pour objectif de créer des conditions de concurrence équitables et transparentes entre et dans les ports de la Communauté. La Commission ne renie pas ce principe mais l'amendement promet davantage que la directive, avec sa base juridique actuelle, ne peut tenir.

L'amendement 15 (qui porte sur un nouvel article 4 ter) traite la question de la transparence des aides d'État dans le contexte de la concurrence entre les ports. La Commission apprécie cette préoccupation. Son récent «VADE-MECUM sur les règles communautaires relatives aux aides d'État et le financement de la construction des infrastructures portuaires» prouve sa volonté de s'attaquer à cette problématique. Elle est disposée à pousser plus loin son action dans cette direction.

Toutefois, cela doit se faire dans le cadre des règles du traité et il ne doit pas être porté atteinte au droit d'initiative de la Commission. Or, l'amendement 15 compromettrait ce droit.

L'amendement 16 (qui porte sur un nouvel article 4 quater) prévoit que la Commission commande une étude sur les financements publics directs et indirects, sur les aides d'État ainsi que sur l'imputation de coûts dans les ports et système portuaires de la Communauté. La Commission souhaite rappeler qu'une telle étude a déjà été réalisée en vue de l'adoption du «paquet portuaire» en 2001. La coopération de la part des ports était limitée. Il n'y a pas de raison de penser que cela changera à l'avenir.

5. CONCLUSION

Conformément à l'article 250, paragraphe 2, du traité CE, la Commission modifie sa proposition comme indiqué ci-dessus.