

# PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

---

*Document de séance*

FINAL  
**A6-0410/2005**

15.12.2005

**\*\*\*I**

## **RAPPORT**

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant  
l'accès au marché des services portuaires  
(COM(2004)0654 – C6-0147/2004 – 2004/0240(COD))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Georg Jarzembowski

### ***Légende des signes utilisés***

- \* Procédure de consultation  
*majorité des suffrages exprimés*
- \*\*I Procédure de coopération (première lecture)  
*majorité des suffrages exprimés*
- \*\*II Procédure de coopération (deuxième lecture)  
*majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune*  
*majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune*
- \*\*\* Avis conforme  
*majorité des membres qui composent le Parlement sauf dans les cas visés aux art. 105, 107, 161 et 300 du traité CE et à l'art. 7 du traité UE*
- \*\*\*I Procédure de codécision (première lecture)  
*majorité des suffrages exprimés*
- \*\*\*II Procédure de codécision (deuxième lecture)  
*majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune*  
*majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune*
- \*\*\*III Procédure de codécision (troisième lecture)  
*majorité des suffrages exprimés pour approuver le projet commun*

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par la Commission.)

### ***Amendements à un texte législatif***

Dans les amendements du Parlement, le marquage est indiqué ***en gras et italique***. Le marquage *en italique maigre* est une indication à l'intention des services techniques qui concerne des éléments du texte législatif pour lesquels une correction est proposée en vue de l'élaboration du texte final (par exemple éléments manifestement erronés ou manquants dans une version linguistique). Ces suggestions de correction sont subordonnées à l'accord des services techniques concernés.

## SOMMAIRE

	<b>Page</b>
PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN .....	5
EXPOSÉ DES MOTIFS .....	6
AVIS DE LA COMMISSION DE L'EMPLOI ET DES AFFAIRES SOCIALES .....	19
AVIS DE LA COMMISSION DU MARCHÉ INTÉRIEUR ET DE LA PROTECTION DES CONSOMMATEURS .....	21
PROCÉDURE.....	26



## PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant l'accès au marché des services portuaires  
(COM(2004)0654 – C6-0147/2004 – 2004/0240(COD))

(Procédure de codécision: première lecture)

*Le Parlement européen,*

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2004)0654)<sup>1</sup>,
  - vu l'article 251, paragraphe 2, et l'article 80, paragraphe 2, du traité CE, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C6-0147/2004),
  - vu l'article 51 de son règlement,
  - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme et les avis de la commission de l'emploi et des affaires sociales et de la commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs (A6-0410/2005),
1. approuve la proposition de la Commission telle qu'amendée;
  2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle cette proposition ou la remplacer par un autre texte;
  3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission.

---

<sup>1</sup> JO C ... / Non encore publiée au JO.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### **A. Introduction**

La présente proposition de directive sur l'accès au marché des services portuaires a pour objectif de faire respecter les libertés fondamentales garanties par le traité CE et les règles de concurrence établies par celui-ci au sein des ports maritimes ainsi qu'entre ceux-ci, et donc d'accroître leur efficacité. En tant que carrefours complexes (pour différents modes de transport et avec différents acteurs tant de nature publique que privée), les ports maritimes revêtent une importance particulière pour la fonctionnalité et les performances du réseau de transport transeuropéen, ainsi que pour le commerce intérieur et extérieur de l'Union.

### **I. Procédure législative concernant la proposition de la Commission datant de 2001**

La présente proposition de directive suit une première proposition concernant l'accès au marché des services portuaires présentée par la Commission le 13 février 2001 dans le cadre de la communication "Améliorer la qualité des services dans les ports maritimes: un élément déterminant du système de transport en Europe" (également appelée "Paquet portuaire")<sup>1</sup>. Toutefois, cette ancienne proposition ne comportait encore aucune réglementation en matière de concurrence entre les ports. En effet, celle-ci n'a été proposée et appliquée que lors de la procédure législative au Parlement européen.

Cette proposition de directive a été soumise à un débat animé et engagé par le Parlement et le Conseil au cours de deux lectures et d'une procédure de conciliation subséquente. À aucun moment de la procédure législative, le Parlement et le Conseil n'ont remis en question la nécessité de la directive, mais ils défendaient des vues divergentes, notamment sur les points suivants: l'applicabilité aux services de pilotage, la réserve d'autorisation pour les services portuaires, la durée de l'autorisation, les compensations destinées aux fournisseurs précédents, l'auto-assistance, les mesures transitoires ainsi que les règles de transparence en matière de concurrence entre les ports.

Le 29 septembre 2003, les représentants du Parlement (d'une courte majorité) et du Conseil (à l'unanimité) ont enfin trouvé un compromis en comité de conciliation concernant un projet commun de directive<sup>2</sup>. Les points principaux de l'accord étaient les suivants:

---

<sup>1</sup> Communication "Améliorer la qualité des services dans les ports maritimes: un élément déterminant du système de transport en Europe" et proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant l'accès au marché des services portuaires - COM/2001/0035 final. - COD 2001/0047.

<sup>2</sup> Projet commun 3670/2003 - C5-0461/2003 et rapport sur le projet commun de directive du Parlement européen et du Conseil, approuvé par le comité de conciliation, concernant l'accès au marché des services portuaires - Délégation du Parlement européen au comité de conciliation - A5-0364/2003.

- réserve d'autorisation: le Parlement a accepté que le choix d'imposer ou non une telle réserve soit laissé aux États membres;
- auto-assistance: le Conseil a accepté que l'auto-assistance ne soit permise que dans le cas où des compagnies maritimes de ligne utilisent leur propre personnel navigant;
- services de pilotage: le Parlement a accepté que le pilotage continue à relever du champ d'application de la directive, l'accent étant mis en l'occurrence sur son importance particulière pour la sécurité maritime et la protection de l'environnement;
- concurrence entre les ports et transparence des relations financières: le Conseil a accepté que les objectifs de la directive soient étendus pour y inclure ces sujets;
- nature et durée des autorisations et mesures transitoires, et compensations aux fournisseurs précédents: un accord est également intervenu sur ces points.

Lors de sa séance plénière du 20 novembre 2003, le Parlement a toutefois rejeté ce compromis à une faible majorité (209 voix contre 229 et 16 abstentions). Un terme définitif a ainsi été mis à la procédure législative.

## **II. Nouvelle proposition de la Commission datant de 2004**

Le 13 octobre 2004, la Commission a présenté la présente proposition de directive sur l'accès au marché des services portuaires, laquelle est identique au projet de compromis issu de la procédure de conciliation antérieure pour l'essentiel de sa structure et de ses règles. La Commission souligne qu'un cadre juridique communautaire demeure nécessaire et que la plupart des arguments et considérations formulés dans l'ancienne proposition de 2001 restent valables aujourd'hui.

Toutefois, la nouvelle proposition de la Commission s'écarte du projet de compromis sur certains éléments importants, notamment en ce qui concerne une réserve d'autorisation désormais obligatoire pour tous les services portuaires, les périodes de validité des autorisations qui sont plus courtes, les règles concernant les compensations destinées aux fournisseurs précédents qui ne sont plus qu'embryonnaires, l'extension de l'auto-assistance à des nouveaux cas, ainsi que l'abandon de facto des mesures transitoires pour les fournisseurs précédents.

## **III. Discussions au sein de la commission du transport et du tourisme**

Dès le départ, votre rapporteur a voulu donner à la commission la possibilité d'étudier aussi minutieusement que possible la proposition de la Commission et de discuter de façon approfondie ses différents aspects.

## 1. Document de travail

Dans l'optique de la préparation des discussions de la commission, votre rapporteur lui a d'abord présenté un document de travail<sup>1</sup> examinant les questions principales soulevées par la proposition de la Commission. Un premier débat approfondi a ensuite permis d'informer les membres de la Commission sur les points controversés de la proposition.

## 2. Procédure d'audition

Sur proposition de votre rapporteur, la commission a organisé le 14 juin 2005, au Parlement européen, une audition publique à laquelle ont été invités les représentants de toutes les organisations concernées par la proposition, afin qu'ils prennent notamment position sur les questions évoquées dans le document de travail. Les représentants des organisations suivantes ont participé à l'audition:

- Organisation européenne des ports maritimes communautaires (ESPO)
- Fédération des opérateurs de ports privés en Europe (FEPORT)
- Comité de liaison européen des commissionnaires et auxiliaires de transport du marché commun (CLECLAT)
- Association européenne des pilotes maritimes (EMPA)
- European Boatmen's Association (EBA)
- European Tugowners' Association (ETA)
- Conseil des chargeurs européens (ESC)
- Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA)
- Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF)

## **IV. Position du rapporteur quant à la proposition de la Commission**

Sur la base de l'audition de la commission des transports et du tourisme, ainsi que de négociations avec des membres d'autres groupes politiques sur des amendements de compromis, votre rapporteur a pris position comme suit sur la proposition de la Commission, en formulant des amendements structurels essentiels.

### 1. Réglementation relative à la concurrence entre les ports

Toutes les parties sont unanimes pour reconnaître la nécessité d'une réglementation européenne dans le domaine de la transparence ainsi que des lignes directrices en matière d'aides pour créer des conditions de concurrence équitables entre les ports de l'Union.

Pour cette raison et compte tenu de son évaluation personnelle, la nécessité de cette réglementation est clairement admise, et aucune modification substantielle des règles distinctes n'a été proposée. Eu égard à sa grande importance, il a été proposé d'intégrer *expressis verbis* cet ensemble de règles visant à créer des conditions de concurrence équitables et transparentes dans l'objectif de la directive et d'en modifier l'intitulé, pour en faire une "directive sur les ports maritimes".

---

<sup>1</sup> Document de travail PE 355.765.

## 2. Réglementation relative à la concurrence et à l'accès au marché dans les différents ports

La nécessité d'une réglementation européenne de l'accès au marché des services portuaires est – en fonction des intérêts spécifiques des uns et des autres – reconnue par les utilisateurs des services portuaires, comme les armateurs, les commissionnaires de transport et les chargeurs, et ne l'est pas par les fournisseurs de services portuaires, comme les entreprises de manutention et les syndicats. Il n'empêche que même l'Organisation européenne des ports maritimes communautaires (ESPO) s'est prononcée en faveur d'une réglementation sur l'accès au marché dans la mesure où le contenu en était déterminé de façon pertinente à son sens.

Après avoir pesé les intérêts des milieux économiques et syndicaux concernés, votre rapporteur est persuadé que l'intérêt supérieur de l'Union – la croissance et l'emploi, ainsi que la concurrence équitable, y compris dans les différents ports – rend véritablement nécessaire l'adoption d'une réglementation européenne également pour l'accès au marché des services portuaires dans les différents ports. Cette position fondamentale a déjà été unanimement défendue par la Commission, le Parlement et le Conseil dans le contexte de la procédure législative précédente<sup>1</sup>.

S'agissant des règles spécifiques dans le domaine de l'accès au marché figurant dans la proposition de la Commission, l'audition et les autres entretiens ont fait apparaître que bien des règles établies dans le projet commun approuvé par le comité de conciliation dans le contexte de la procédure législative précédente<sup>2</sup> étaient en fait des solutions meilleures pour toutes les parties. Aussi votre rapporteur a-t-il proposé notamment de reprendre ces règles dans les domaines suivants:

- attribution, conformément au principe de subsidiarité, aux États membres de la décision en matière de réserve d'approbation, un amendement de compromis établissant toutefois que les fournisseurs de services doivent conclure un contrat avec les autorités compétentes, qui satisfait aux conditions d'approbation;
- prolongation de la durée de validité des autorisations;
- définition claire de la procédure de sélection en cas de limitation du nombre de fournisseurs de services portuaires, un amendement de compromis établissant toutefois qu'une procédure de sélection est en tout cas requise quand un fournisseur de services reçoit ou recevra directement ou indirectement une aide d'État;
- réglementation distincte - et élargie par la voie d'un amendement de compromis - des compensations;
- réglementation distincte pour des mesures transitoires de plus longue durée.

---

<sup>1</sup> Ainsi que par les chefs d'État et de gouvernement de l'Union européenne lors des Conseils européens des 15 et 16 mars 2002 (point 38 des conclusions) et des 21 et 22 mars 2003 (point 29 des conclusions).

<sup>2</sup> Projet commun 3670/2003 - C5-0461/2003 et rapport sur le projet commun de directive du Parlement européen et du Conseil, approuvé par le comité de conciliation, concernant l'accès au marché des services portuaires - Délégation du Parlement européen au comité de conciliation - A5-0364/2003.

Votre rapporteur qui a tenu compte de la remarque des organisations d'amarreurs et de remorqueurs, qui reconnaissent l'importance des services de pilotage, tout en soulignant que leurs activités jouent également un rôle particulièrement important sur le plan de la sécurité du trafic maritime et portuaire, a ainsi proposé des amendements au considérant 38 et à l'article 14. Votre rapporteur n'a pu prendre en considération la demande des pilotes, qui souhaitent que leurs activités soient exclues du champ d'application de la directive, parce que les services de pilotage sont un maillon central du trafic maritime et portuaire et que les spécificités de ces services font déjà l'objet de règles appropriées à l'article 14 (tel a également été le point de vue majoritaire des organisations européennes participant à l'audition).

S'agissant de la réglementation européenne dans le domaine de l'auto-assistance, votre rapporteur a acquis la conviction, compte tenu en particulier des avis concordants de l'Association des ports européens et de l'Association des armateurs européens, que celle-ci n'est pas véritablement nécessaire. Aussi a-t-il proposé de supprimer l'article 13 ainsi que les passages correspondants à ces propos. Toutefois, il a également été proposé de préciser dans un considérant que la réglementation de l'auto-assistance demeure du ressort des États membres.

Sur la base des négociations sur des compromis entre des membres de la commission des transports, il a en outre été proposé que les articles 7 à 12 de la proposition de directive - et donc en particulier l'obligation de procéder à un appel d'offres - ne soient pas applicables:

- a) aux fournisseurs de services ayant obtenu ou obtenant l'accès au marché par l'acquisition de la propriété - ou d'un titre équivalent à la propriété - d'une partie d'un port pour autant que la possibilité d'acquérir cette propriété ou ce titre équivalent soit ouverte à tous et que l'acquéreur ne bénéficie pas pour financer son acquisition d'aides d'État au sens des dispositions du traité, ainsi que
- b) dans les cas où la Commission européenne décide, sur la base d'une demande suffisamment motivée d'un État membre, que des aides d'État contraires à la législation de la concurrence ont été accordées ou que d'autres mesures discriminatoires sont prises par des pays tiers en faveur de ports sur le marché concerné.

En outre, il a été proposé que la directive ne s'applique pas aux ports maritimes ou aux parties de ports maritimes qui servent exclusivement des objectifs particuliers, comme par exemple le déchargement de pétrole.

Enfin, l'importance et les compétences de l'organisme gestionnaire de port ont été renforcées par la voie de plusieurs amendements sur la base des négociations sur des compromis entre membres de la commission des transports.

## **V. Vote au sein de la commission des transports**

Au cours de sa réunion du 22 novembre 2005, la commission des transports s'est prononcée comme suit:

1. Les amendements qui conduisaient au rejet de la proposition de la Commission n'ont pas obtenu la majorité (22 voix contre 26 et une abstention).

2. Les 13 amendements de compromis ci-après (à l'exception du point b) du premier amendement) et de nombreux autres amendements ont été adoptés à la majorité.
3. Le vote final sur le rapport ainsi modifié n'a pas permis de dégager une majorité (23 voix contre 24 et 2 abstentions).
4. La résolution législative ("approuve la proposition de la Commission telle qu'amendée") a été adoptée à la majorité (26 voix contre 24, pas d'abstentions).

Compte tenu de ces votes, le rapport ne comporte pas les 56 amendements adoptés. Aussi appartient-il aux groupes politiques de donner, en présentant des amendements, à l'Assemblée plénière la possibilité de discuter la proposition de la Commission et de voter sur celle-ci.

Annexe: 13 amendements de compromis

### **Compromis 1**

Article 2, paragraphe 3 ter (nouveau)

3 ter. Les articles 7 à 12 de la présente directive ne s'appliquent pas

- a) aux fournisseurs de services ayant obtenu ou obtenant l'accès au marché par l'acquisition de la propriété - ou d'un titre équivalent à la propriété - d'une partie d'un port pour autant que la possibilité d'acquérir cette propriété ou ce titre équivalent soit ouverte à tous et que l'acquéreur ne bénéficie pas pour financer son acquisition d'aides d'État au sens des dispositions du traité, et/ou
- b) dans les cas où la Commission européenne décide, sur la base d'une demande suffisamment motivée d'un État membre, que des aides d'État contraires à la législation de la concurrence ont été accordées ou que d'autres mesures discriminatoires sont prises par des pays tiers en faveur de ports sur le marché concerné.

### **Compromis 2**

Article 3, point 5

5. "organisme gestionnaire du port" ou "autorité portuaire": un organisme qui, parallèlement ou non à d'autres activités, a pour tâches et responsabilité, en vertu de la législation ou de la réglementation nationale, l'administration et la gestion des infrastructures portuaires, ainsi que la coordination et, le cas échéant, le contrôle des activités des différents exploitants présents dans le port ou le système portuaire concerné. Il peut comprendre plusieurs organismes distincts ou être responsable de plusieurs ports. L'organisme gestionnaire du port est également l'autorité compétente pour les services fournis sur les voies navigables d'accès à un port ou de sortie d'un port, à moins que les États membres ne désignent une autre autorité compétente;

### **Compromis 3**

Article 3, point 12

12. "autorisation": toute autorisation accordée par l'autorité compétente, y compris une licence ou un contrat, permettant à une personne physique ou morale de fournir une ou plusieurs catégories de services portuaires, étant entendu que "contrat" signifie tout accord, que ce soit un bail ou une concession, conclu entre l'autorité compétente et une personne physique ou morale;

### **Compromis 4**

Article 3, point 13

13. "limitation du nombre de fournisseurs": une situation dans laquelle l'autorité compétente limite le nombre de fournisseurs de services portuaires pour des raisons liées à l'espace ou à la capacité disponible, à la sécurité maritime, à la politique de sécurité ou de développement du port. Les cas dans lesquels l'autorité compétente détermine l'éventail des activités commerciales qui seront réalisées dans le port ou dans des parties du port, en particulier les catégories de fret à gérer, ainsi que l'attribution d'espaces et de capacités portuaires à ces activités, conformément à la politique publiée de développement du port, ne constituent pas une "limitation du nombre de fournisseurs".

### **Compromis 5**

Article 7

Principes généraux de l'accès au marché des fournisseurs de services

1. Les États membres peuvent faire en sorte que l'autorité compétente exige des fournisseurs de services portuaires qu'ils obtiennent une autorisation préalable dans les conditions visées aux paragraphes 2 à 4. Les fournisseurs de services doivent en tout cas conclure un contrat qui doit satisfaire à ces conditions. Pour les fournisseurs de services sélectionnés conformément à l'article 8, l'autorisation est réputée accordée.
2. Les critères d'octroi des autorisations par l'autorité compétente doivent être transparents, non discriminatoires, objectifs, pertinents et proportionnés. En dehors des éléments commerciaux en jeu, ces critères ne peuvent porter, le cas échéant, que sur:

les qualifications professionnelles du fournisseur de services et de son personnel, la présentation d'un plan d'exploitation satisfaisant comportant des engagements précis en ce qui concerne la fourniture du service, sa santé financière et une couverture d'assurance suffisante,

la sécurité maritime ou la sécurité et la sûreté du port ou de ses accès, de ses installations, de ses équipements et de son personnel,

la conformité aux règles relatives à l'emploi et aux conditions sociales, notamment celles prévues par des accords collectifs, à condition qu'elles soient compatibles avec le droit

communautaire; en tout état de cause, seront respectées les règles minimales du droit social communautaire,

le respect des exigences locales, nationales et internationales pertinentes en matière de sûreté, de sécurité et d'environnement,

la politique de développement et d'investissement du port.

L'autorisation peut comprendre des obligations de service public concernant la sécurité, la régularité, la continuité, la qualité, ainsi que le prix et les conditions auxquels le service peut être fourni.

- 3 Les critères visés au paragraphe 2 sont rendus publics et les candidats fournisseurs de services portuaires sont informés à l'avance de la procédure à suivre pour obtenir une autorisation. Cette exigence s'applique aussi si une autorisation lie la fourniture de services à un investissement dans des actifs immobiliers.
4. Les États membres peuvent adopter des règles d'accès à la profession ainsi qu'en ce qui concerne les attestations de capacité à obtenir par examen.

En outre, lorsque les qualifications professionnelles techniques requises comprennent un savoir local ou une expérience des conditions locales, les États membres veillent à ce qu'existe un accès approprié aux informations nécessaires et à une formation adéquate pour les candidats fournisseurs de services, dans des conditions transparentes et non discriminatoires et, le cas échéant, contre paiement.

5. Le fournisseur de services portuaires qui exécute le service couvert par l'autorisation a le droit d'employer le personnel de son choix à condition de satisfaire aux critères fixés conformément au paragraphe 2 et à la législation de l'État membre dans lequel il fournit les services en question, à condition que cette législation soit compatible avec le droit communautaire.
6. L'autorité compétente peut modifier ou retirer une autorisation lorsque, fondamentalement, les critères visés au paragraphe 2 ou la législation sociale de l'État membre ne sont pas ou plus respectés.

## **Compromis 6**

### Article 8

#### Procédure de sélection

1. Dans les cas où le nombre de fournisseurs de services portuaires doit être limité par l'autorité compétente pour des raisons liées à l'espace ou à la capacité disponible, à la sécurité ou à la sûreté du trafic maritime, ou à la politique de développement du port, une procédure de sélection fondée sur les principes suivants doit avoir lieu. Une procédure de sélection doit en tout état de cause avoir lieu si un fournisseur de services obtient ou obtiendra, directement ou indirectement, une aide d'État au sens du traité. La procédure de

sélection doit être transparente et objective et se fonder sur des critères proportionnés, non discriminatoires et pertinents.

2. En cas de limitation du nombre des fournisseurs, les États membres font en sorte que l'autorité compétente:
  - a) informe les parties concernées de la ou des catégories de services portuaires et, le cas échéant, de la partie spécifique du port auxquelles les limitations s'appliquent, ainsi que des raisons les motivant;
  - b) autorise le nombre le plus élevé possible de fournisseurs de services en fonction des circonstances.
3. L'autorité compétente peut, le cas échéant, déterminer l'éventail des activités commerciales qui seront réalisées dans le port ou dans des parties du port, en particulier les catégories de fret à gérer, ainsi que l'attribution d'espace ou de capacité portuaire à ces activités, conformément à la politique publiée de développement du port, sans qu'il s'agisse d'une limitation du nombre de fournisseurs.
4. Lorsque l'autorité compétente qui statue sur les limitations concernant un ou plusieurs services portuaires dans un port spécifique est elle-même un fournisseur d'un ou de plusieurs services identiques ou similaires dans ce port ou contrôle directement ou indirectement un fournisseur d'un ou de plusieurs services identiques ou similaires dans ce port, les États membres désignent sans tarder une autre autorité compétente indépendante chargée de statuer sur tout recours ou plainte contre les actions et décisions de l'organisme gestionnaire du port en relation avec les tiers fournisseurs de services.
5. L'autorité compétente rend publique, pour information générale aux secteurs concernés dans la Communauté, une invitation aux parties intéressées à participer à la sélection.

Cette publication se fait dans le Journal officiel de l'Union européenne pour ce qui est des autorisations relatives à l'article 12, paragraphe 2, point b), et par tout moyen approprié pour mettre, en temps utile, les informations nécessaires à la disposition de toute personne intéressée par la procédure, en ce qui concerne toutes les autres autorisations.

6. L'autorité compétente veille à ce qu'une documentation complète soit communiquée aux parties intéressées qui en font la demande. La documentation transmise aux fournisseurs potentiels comprend au moins les éléments suivants:
  - les critères d'autorisation adoptés conformément à l'article 7, paragraphe 2, ainsi que les critères de sélection;
  - les critères d'attribution qui définissent les bases sur lesquelles l'autorité fait son choix parmi les propositions satisfaisant aux critères de sélection;
  - les conditions réglementaires et organisationnelles applicables à la fourniture du service, y compris les obligations couvertes par l'autorisation, et indiquant les biens corporels et incorporels mis à la disposition du fournisseur de services sélectionné, ainsi que les conditions correspondantes et les règles applicables;
  - les sanctions et les conditions d'annulation en cas de non-respect, et la durée de l'autorisation.

7. La procédure prévoit un délai d'au moins 52 jours entre la diffusion de l'appel à propositions et la date limite de réception des propositions.
8. Pour chaque procédure, l'autorité compétente rend publique la décision résultant de la procédure de sélection.
9. Lorsque, à la suite d'une procédure de sélection en vue de l'octroi d'une autorisation, aucun fournisseur de services approprié n'a pu être trouvé pour un service portuaire spécifique, l'organisme gestionnaire du port peut, dans les conditions visées à l'article 19, se réserver à lui-même la fourniture de ce service pour une période qui ne peut dépasser cinq ans et au terme de laquelle une nouvelle procédure de sélection pour l'octroi d'une autorisation doit être lancée. L'organisme gestionnaire du port doit être dédommagé par le fournisseur de services nouvellement sélectionné de tous les investissements nécessaires qu'il a effectués pendant cette période dans des installations reprises par le nouveau fournisseur de services et qui n'ont pas été complètement amortis, en tenant compte de l'équilibre économique global du service offert pendant la période précédente, selon des critères clairs et prédéfinis.

## **Compromis 7**

### Article 9

#### Compensation

Les États membres arrêtent des dispositions selon lesquelles les nouveaux fournisseurs de services autorisés sont tenus de payer une compensation au fournisseur précédent, correspondant à la valeur marchande équitable de l'entreprise portuaire du fournisseur précédent, et au moins au prix du marché actuel de l'immobilier et des biens mobiliers d'investissement comparables lorsque celui-ci est supérieur à la valeur marchande de l'entreprise. Si le nouveau fournisseur de services autorisé ne reprend pas le personnel du précédent fournisseur ou ne le reprend qu'en partie, il doit participer aux coûts liés au plan social du fournisseur de services précédent. L'article 15, paragraphe 3, s'applique *mutatis mutandis*.

## **Compromis 8**

### Article 10

#### Mesures transitoires

1. Le présent article s'applique à toute autorisation existant à la date d'entrée en vigueur de la présente directive.
2. Lorsque le nombre de fournisseurs de services portuaires dans un port n'est pas limité conformément à l'article 8, les autorisations existantes peuvent rester en vigueur sans modification jusqu'au moment où le nombre de fournisseurs sera limité.

3. Lorsque le nombre de fournisseurs de services portuaires dans un port est limité, les autorisations existantes peuvent rester en vigueur sans modification jusqu'à leur expiration, sans toutefois dépasser les durées prévues à l'article 12, à compter de la date de transposition de la présente directive.

Lorsque le nombre de fournisseurs de services portuaires dans un port devient limité après la date d'entrée en vigueur de la présente directive, les autorisations existantes peuvent rester en vigueur sans modification jusqu'à leur expiration, sans toutefois dépasser les durées prévues à l'article 12, à compter de la date d'apparition de la limitation.

4. L'autorité compétente effectue, dans un délai d'un an à compter de la transposition de la directive, une évaluation de toutes les autorisations et de tous les contrats existants liés au port et aux voies navigables d'accès à celui-ci qui relèvent de sa juridiction.

### **Compromis 9**

Article 11, paragraphe 4

4. Les services techniques nautiques définis à l'article 3, point 6, sont exclus des dispositions du présent article pour des raisons de sécurité portuaire et d'obligations de service public.

### **Compromis 10**

Article 12

Durée

Les autorisations sont accordées et les contrats sont conclus pour une période de temps limitée, mais peuvent être renouvelés pour une période qui est proportionnelle aux investissements réalisés par les fournisseurs de services, de manière à ce qu'un rendement suffisant puisse être dégagé de ces investissements. Les durées maximales suivantes sont applicables:

1. Dans les cas où la fourniture de services ne requiert aucun investissement considéré comme substantiel par l'autorité compétente, la durée maximale de son autorisation est de 10 ans;
2. Dans les cas où des investissements considérés comme substantiels par l'autorité compétente sont:
  - a) des actifs à caractère mobilier, la durée maximale est de 15 ans;
  - b) des actifs à caractère immobilier ou des actifs à caractère mobilier comparables, tels que des ponts pour conteneurs, des portiques de transbordement direct navire/quai et des ponts de déchargement, la durée maximale est de 36 ans, indépendamment du fait que leur propriété reviendra ou non à l'organisme gestionnaire du port.

Si les investissements réalisés par le fournisseur de services incluent à la fois des biens mobiliers et des biens immobiliers, la durée maximale est la plus longue des durées maximales envisagées.

3. Les États membres peuvent mettre en place une procédure selon laquelle un fournisseur de services qui a l'intention de réaliser ou d'engager irrévocablement des investissements substantiels dans des actifs immobiliers au cours des 10 années qui précèdent l'expiration de l'autorisation en vigueur et peut démontrer que ces investissements entraîneront une amélioration de l'efficacité globale du service concerné peut demander à l'autorité compétente de lancer une procédure de sélection conformément à l'article 8, en vue d'une nouvelle autorisation avant l'expiration de l'autorisation en question ou de prolonger l'autorisation existante pour une durée de 10 ans, et ce une seule fois au cours des 10 dernières années de la durée de l'autorisation.
4. Les autorités compétentes rendent publiques, pour information générale aux secteurs concernés dans la Communauté, les autorisations qui arrivent à expiration au moins un an avant leur terme.

## **Compromis 11**

### Article 14

#### Services techniques nautiques

1. En ce qui concerne les services techniques-nautiques, les États membres peuvent subordonner l'octroi de l'autorisation visée à l'article 7 à des critères particulièrement stricts relatifs à la sécurité maritime et aux obligations de service public.
2. Les autorités compétentes peuvent aussi reconnaître le caractère obligatoire du pilotage et soumettre ce service à des règles d'organisation qu'elles jugent appropriées pour des raisons de sécurité et en fonction des obligations de service public, y compris, lorsque les circonstances dans un port ou un groupe de ports et/ou son (leur) accès l'exigent, la possibilité de se réserver à elles-mêmes le service en question ou de l'attribuer, directement le cas échéant, à un fournisseur unique. Elles peuvent notamment exiger que ce service soit fourni par des personnes compétentes répondant à des conditions équitables et non discriminatoires prévues dans la législation nationale.

Lorsque l'exemption de l'obligation de pilotage ou l'exemption de certaines catégories de navires de l'obligation de pilotage, éventuellement au moyen de dispenses de pilotage, est soumise à des autorisations spéciales, les conditions auxquelles sont subordonnées ces autorisations doivent être pertinentes, objectives, transparentes et non discriminatoires, et prendre en compte les conditions et les besoins spécifiques différents des divers ports sur la base desquelles ces autorisations seront délivrées.

3. Les États membres présentent à la Commission, au plus tard cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente directive, un rapport sur les mesures visant à améliorer l'efficacité des services techniques-nautiques .

## **Compromis 12**

### Article 17

#### Transparence du financement public

La Commission élabore, au plus tard un mois après l'entrée en vigueur de la présente directive, des lignes directrices communes concernant les fonds versés aux ports par les États membres ou par les pouvoirs publics et précise quel financement en faveur des ports est compatible avec le marché intérieur.

Trois ans après l'entrée en vigueur de la présente directive, ces lignes directrices font l'objet d'une évaluation.

## **Compromis 13**

### Considérant 34

(34) L'auto-assistance doit pouvoir être régie par des dispositifs nationaux. Dans les cas où un État membre a déjà jugé ou juge approprié de l'autoriser, l'auto-assistance ne devrait pas servir à saper le degré de protection offert par la réglementation sur la santé et la sécurité au travail ni à abaisser le niveau de la formation des travailleurs.

19.9.2005

## **AVIS DE LA COMMISSION DE L'EMPLOI ET DES AFFAIRES SOCIALES**

à l'intention de la commission des transports et du tourisme

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant l'accès au marché des services portuaires (COM(2004)0654 – C6-0147/2005 – 2004/0240(COD))

Rapporteur pour avis: Stephen Hughes

### **AMENDEMENTS**

La commission de l'emploi et des affaires sociales invite la commission des transports et du tourisme, compétente au fond, à recommander le rejet de la proposition de directive et à demander à la Commission, conformément à l'article 39, de présenter une proposition de directive sur la transparence et les conditions d'égalité de marché entre les ports.

#### *Justification*

*La Commission européenne n'explique pas clairement qu'il y a un accès insuffisant au marché des services portuaires. La proposition de la Commission sape les règles nationales et introduit une plus grande insécurité juridique pour toutes les parties concernées. La proposition n'améliorera pas l'égalité des conditions de concurrence entre les ports.*

*Par ailleurs, la Commission réintroduit cette nouvelle proposition de directive sur les services portuaires sans tenir compte des raisons qui ont amené le Parlement à rejeter, le 20 novembre 2003, le résultat du comité de conciliation sur l'ancienne proposition de la Commission. Le Parlement est très préoccupé par les conséquences sociales et environnementales possibles des propositions pour l'auto-assistance et le pilotage. Comme la Commission n'a pas tenu compte de ces préoccupations et qu'elle n'a pas organisé de consultation avec les plus importantes parties concernées, nous proposons de rejeter cette nouvelle proposition en notifiant clairement à la Commission qu'une consultation sérieuse avec tous les intéressés doit être organisée avant l'adoption d'une proposition.*

*Comme l'a déclaré le Parlement européen, la directive devrait essentiellement se concentrer sur la concurrence entre les ports plutôt qu'à l'intérieur des ports.*

## PROCÉDURE

<b>Titre</b>	Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant l'accès au marché des services portuaires		
<b>Références</b>	COM(2004)0654 – C6-0147/2005 – 2004/0240(COD)		
<b>Commission compétente au fond</b>	TRAN		
<b>Commission(s) saisie(s) pour avis</b> Date de l'annonce en séance	EMPL 1.12.2004		
<b>Coopération renforcée</b>			
<b>Rapporteur</b> Date de la nomination	Stephen Hughes 15.3.2005		
<b>Examen en commission</b>	14.6.2005	12.7.2005	14.9.2005
<b>Date de l'adoption des amendements</b>	15.9.2005		
<b>Résultat du vote final</b>	pour: 18 contre: 10 abstentions: 1		
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	Jan Andersson, Iles Braghetto, Philip Bushill-Matthews, Milan Cabrnock, Alejandro Cercas, Ole Christensen, Derek Roland Clark, Luigi Cocilovo, Proinsias De Rossa, Harald Ettl, Richard Falbr, Carlo Fatuzzo, Joel Hasse Ferreira, Roger Helmer, Stephen Hughes, Karin Jöns, Sepp Kusstatscher, Thomas Mann, Mario Mantovani, Ana Mato Adrover, Ria Oomen-Ruijten, Anne Van Lancker		
<b>Suppléants présents au moment du vote final</b>	Mihael Brejc, Udo Bullmann, Gintaras Didžiokas, Marian Harkin, Leopold Józef Rutowicz, Elisabeth Schroedter, Marc Tarabella, Georgios Toussas		
<b>Suppléants (art. 178, par.2) présents au moment du vote final</b>	Vittorio Agnoletto, Bairbre de Brún, Eva Lichtenberger, Erik Meijer		

16.9.2005

## **AVIS DE LA COMMISSION DU MARCHÉ INTÉRIEUR ET DE LA PROTECTION DES CONSOMMATEURS**

à l'intention de la commission des transports et du tourisme

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant l'accès au marché des services portuaires  
(COM(2004)0654 – C6-0147/2004 – 2004/0240(COD))

Rapporteur pour avis: Eva-Britt Svensson

### **JUSTIFICATION SUCCINCTE**

Le rapporteur pour avis demande le rejet/retrait de la proposition de la Commission concernant l'accès au marché des services portuaires. *L'argument principal est que l'objectif de la Commission ne peut être atteint avec la présente proposition.* Une situation relativement unique est en outre apparue autour de l'opposition à la directive: l'opposition/le scepticisme se rencontre à la fois parmi les partis politiques et les autres parties concernées par les services portuaires, allant de l'Organisation européenne des ports maritimes communautaires au Conseil international des dockers et à la Fédération des opérateurs de ports privés en Europe<sup>1</sup>. Le rapporteur pour avis exprimera, à l'instar de M. Stephen Hughes, rapporteur pour avis de la commission EMPL, sa déception sur le fait que la nouvelle proposition de la Commission se fonde pour l'essentiel sur le texte du comité de conciliation et que la proposition a été élaborée en l'absence de dialogue social, ce qui constitue une infraction aux articles 136, 138 et 140 du traité instituant la Communauté européenne. Il convient également de noter la rapidité avec laquelle la Commission a présenté une nouvelle proposition après le rejet de la précédente. La procédure démocratique risque d'être écornée si les propositions rejetées reviennent sous un nouvel habillage. La Commission affirme avoir "interprété une nécessité au sein de l'Union", d'où la proposition concernant l'accès au marché des services portuaires. Cette "nécessité" est fortement mise en question par le rapporteur pour avis et l'argumentation de la position de la commission IMCO est exposée sous les trois rubriques suivantes:

---

<sup>1</sup> ESPO: "Organisation européenne des ports maritimes communautaires", IDC: "Conseil international des dockers", FEPORT: "Fédération des opérateurs de ports privés en Europe".

Déréglementation, cadre juridique commun et droit du travail.

## 1. Déréglementation

### **La concurrence au centre des objectifs**

L'un des principaux arguments de la Commission en faveur d'une directive concernant les services portuaires est que la concurrence dans et entre les ports doit être intensifiée pour que les clients en bénéficient dans une plus large mesure. Il convient cependant de noter que les ports européens sont parmi les plus efficaces au monde<sup>1</sup>. La concurrence est déjà effective entre les ports individuels dans l'UE et seuls les ports dont les services sont suffisamment efficaces et à valeur commerciale optimale sont en concurrence. Il serait donc contreproductif d'appliquer une réglementation commune lorsque la diversité actuelle s'est révélée favorable pour la rentabilité et l'efficacité des ports. Les investisseurs et les entreprises portuaires rejettent en outre la proposition actuelle, la période transitoire étant absolument trop courte. Pas une entreprise portuaire ou un investisseur ne peut réorganiser pleinement ses activités pendant la période de cinq ans proposée. La période du contrat de leasing est également trop courte. Les investisseurs veulent pouvoir réfléchir à long terme avant de prendre la décision d'investir de façon substantielle dans une activité. Les ports ne font pas exception. Avec cette directive, nous risquons de créer un climat défavorable à l'investissement, ce qui serait catastrophique pour les ports européens et, en définitive, pour leurs utilisateurs. Le rapporteur pour avis estime que la concurrence à l'intérieur d'un port n'est pas une question essentielle pour le rôle du port en tant que centre de transport intermodal. La concurrence est influencée par les flux de marchandises que le port gère et par les types de marchandises qui doivent être gérés. Les flux de marchandises dépendent de la situation géographique et des infrastructures sous forme de chenaux, de routes ferroviaires et de routes à destination et en provenance du port. Les infrastructures à l'intérieur du port jouent évidemment un grand rôle lorsque les navires accostent, mais le choix ne repose pas en premier lieu sur les conditions internes qu'offre le port. Cela a pour conséquence que le facteur décisif n'est pas la concurrence à l'intérieur du port sans une concurrence entre les autres ports.

Les articles 13 et 14 doivent être cités plus précisément en liaison avec la déréglementation et la concurrence à laquelle la Commission veut exposer ces services. Ce sont l'auto-assistance et le pilotage qui se dissimulent derrière les articles contestés. L'idée de l'auto-assistance dans les ports est reprise de la directive relative à l'auto-assistance sur les aéroports. Il peut sembler inutile de signaler que dans les ports les conditions sont tout à fait différentes de celles des aéroports. Néanmoins, la Commission a appliqué l'auto-assistance conçue pour les aéroports aux services portuaires. L'auto-assistance implique que tout utilisateur d'un port puisse gérer ses propres marchandises. Si l'auto-assistance est pleinement autorisée, il y a un grand risque de chaos dans les opérations. Il est impossible de réglementer qui sera le premier à passer par les eaux communes, à utiliser les grues communes et les quais, à charger les trains, etc.. En ce

---

<sup>1</sup> Selon la Fédération européenne des travailleurs du transport, les tarifs standards pour le déchargement et le chargement d'un conteneur de 40 pieds sont par exemple de:

- 100 dollars US dans les ports européens,
- 200 dollars US dans les ports d'Amérique du Nord,
- 300 dollars US dans les ports asiatiques.

En outre, de substantielles indemnités sont exigées des entreprises portuaires européennes si les navires ne déchargent et ne chargent pas alors que les longues attentes sont plutôt la règle que l'exception pour les navires ancrés dans les ports asiatiques ou américains.

qui concerne le pilotage, de par sa connaissance des chenaux et son expérience à manœuvrer de nombreux et différents types de navires, le pilote contribue à la sécurité en mer et de l'environnement et l'accessibilité peut être maintenue au moment où les navires passent par les eaux intérieures/extérieures/chenaux. Le pilotage ne doit pas être considéré comme un service commercial. Autrement dit, la sécurité ne doit pas être exposée à la concurrence!

## 2. Cadre juridique commun

### **Absence de motivation convaincante**

Les représentants de la Commission ont à plusieurs occasions présenté leur argumentation en faveur d'une directive concernant les services portuaires en invoquant le fait que les services portuaires étaient les seuls services dans le secteur des transports qui n'étaient pas déréglementés. Il ne s'agit pas d'une argumentation convaincante en se fondant sur la situation décrite ci-dessus quant à la position des ports européens par rapport aux ports des pays tiers. La Commission montre une approche dogmatique vis-à-vis de la réglementation "pour la réglementation" au lieu de considérer les besoins réels. La Commission n'a pas encore réalisé l'analyse des conséquences réclamée par de nombreuses parties concernées. Par conséquent, il n'y a pas non plus de compte rendu indiquant les besoins et les problèmes spécifiques à l'intérieur du secteur des ports communautaires. Un règlement du type "taille unique pour tous" placerait les ports en contradiction avec le principe de subsidiarité inscrit dans le traité instituant la Communauté européenne. Les éventuels problèmes liés à l'accès au marché doivent être gérés par la Commission sur la base du "cas par cas" en coopération avec l'ensemble des acteurs de la branche. De même, le texte de la Commission est juridiquement difficilement interprété et contient une suite de notions vagues et diffuses qui créeront de futures difficultés d'interprétation et en prolongement des controverses juridiques. Sous sa forme actuelle, la directive concernant les services portuaires crée plus de problèmes juridiques qu'elle n'en résout, ce qui amène à la conclusion qu'elle doit être retirée. Une exigence minimale est que la directive soit en grande partie modifiée.

## 3. Droit du travail

### **Les personnes au centre des priorités, pas les chiffres?**

Le rapporteur pour avis a constaté que l'actuelle proposition de directive - dans une plus large mesure que précédemment - indiquait que les conventions collectives n'étaient pas laissées de côté ou mises hors jeu et que le terme "protection sociale" avait une plus forte signification qu'auparavant. Il reste cependant encore beaucoup à faire dans une perspective de droit du travail. La proposition controversée d'une "auto-assistance", permettant aux exploitants des ports d'employer leur propre personnel pour charger et décharger au lieu d'avoir recours aux dockers traditionnels figure également dans la présente proposition, cette fois avec un mandat étendu. Il est important de souligner que l'auto-assistance n'est souhaitée ni par les syndicats ni par les employeurs. Il s'agit d'une situation unique où les partenaires sociaux ont adopté une position commune et demande que l'article relatif à l'auto-assistance soit retiré de la proposition. C'est également ce que réclame le rapporteur pour avis. Il est important de noter que M. Georg Jarzembowski, rapporteur du Parlement, a déclaré, au cours de l'audition organisée par la commission des transports le 14 juin, que l'article 113 relatif à l'auto-assistance serait supprimé dans la version définitive de la proposition. Du côté des syndicats, a également été ressentie l'absence du dialogue social inscrit aux articles 136, 138

et 140 du traité instituant la Communauté européenne. Selon les témoignages, la Commission n'a pris aucun contact avec, par exemple, le Conseil international des dockers, principale organisation internationale des travailleurs portuaires sur des questions comme celle évoquée à l'article 7 relative à l'autorisation conférant au point 6 le droit pour le fournisseur de services portuaires d'employer le personnel de son choix. La question se pose: pourquoi établir ce droit évident par la législation? Quel est l'objectif sous-jacent? La profession craint que l'objectif soit de retirer au personnel travaillant dans les ports leur emploi au profit d'autres travailleurs. La Commission doit clarifier ses objectifs en ce qui concerne l'article 7, point 6.

En conclusion, le rapporteur pour avis souligne que les ports peuvent entrer en concurrence pour les prix et la qualité mais que l'exposition à la concurrence et la déréglementation des conditions de travail pour les travailleurs, la législation environnementale, les financements publics et les dispositions en matière de sécurité sont exclus.

### **AMENDEMENTS**

La commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs invite la commission des transports et du tourisme, compétente au fond, à rejeter la proposition de la Commission.

## PROCÉDURE

<b>Titre</b>	Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant l'accès au marché des services portuaires		
<b>Références</b>	COM(2004)0654 – C6-0147/2004 – 2004/0240(COD)		
<b>Commission compétente au fond</b>	TRAN		
<b>Commission saisie pour avis</b> Date de l'annonce en séance	IMCO 1.12.2004		
<b>Coopération renforcée</b>	Non		
<b>Rapporteur pour avis</b> Date de la nomination	Eva-Britt Svensson 30.11.2004		
<b>Examen en commission</b>	19.4.2005	13.6.2005	13.7.2005
<b>Date de l'adoption des amendements</b>	14.9.2005		
<b>Résultat du vote final</b>	pour: 23 contre: 3 abstentions: 0		
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	Bert Doorn, Janelly Fourtou, Evelyne Gebhardt, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Christopher Heaton-Harris, Anna Hedh, Anneli Jäätteenmäki, Pierre Jonckheer, Henrik Dam Kristensen, Kurt Lechner, Toine Manders, Zita Pleštinská, Guido Podestà, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Luisa Fernanda Rudi Ubeda, Leopold Józef Rutowicz, Eva-Britt Svensson, Marianne Thyssen, Jacques Toubon, Bernadette Vergnaud, Barbara Weiler, Phillip Whitehead, Joachim Wuermeling		
<b>Suppléants présents au moment du vote final</b>	Charlotte Cederschiöld		
<b>Suppléants (art. 178, par. 2) présents au moment du vote final</b>			

## PROCÉDURE

<b>Titre</b>	Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant l'accès au marché des services portuaires			
<b>Références</b>	COM(2004)0654 – C6-0147/2004 – 2004/0240(COD)			
<b>Date de la présentation au PE</b>	1.12.2004			
<b>Commission compétente au fond</b> Date de l'annonce en séance	TRAN 1.12.2004			
<b>Commission(s) saisie(s) pour avis</b> Date de l'annonce en séance	ECON 1.12.2004	EMPL 1.12.2004	IMCO 1.12.2004	
<b>Avis non émis</b> Date de la décision	ECON 10.11.2004			
<b>Coopération renforcée</b> Date de l'annonce en séance				
<b>Rapporteur(s)</b> Date de la nomination	Georg Jarzembowski 22.11.2004			
<b>Rapporteur(s) remplacé(s)</b>				
<b>Procédure simplifiée – date de la décision</b>				
<b>Contestation de la base juridique</b> Date de l'avis JURI	/			
<b>Modification de la dotation financière</b> Date de l'avis BUDG	/			
<b>Consultation du Comité économique et social européen par le PE – date de la décision en séance</b>				
<b>Consultation du Comité des régions par le PE – date de la décision en séance</b>				
<b>Examen en commission</b>	19.4.2005	14.6.2005	29.8.2005	11.10.2005
<b>Date de l'adoption</b>	22.11.2005			
<b>Résultat du vote final</b>	+: –: 0:	23 24 2		
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Philip Bradbourn, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Armando Dionisi, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Roland Gewalt, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Jörg Leichtfried, Fernand Le Rachinel, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Patrick Louis, Erik Meijer, Ashley Mote, Michael Henry Natrass, Seán Ó Neachtain, Janusz Onyszkiewicz, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Georgios Toussas, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool, Roberts Zīle			
<b>Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final</b>	Markus Ferber, Jas Gawronski, Zita Gurmai, Elisabeth Jeggle, Joost Lagendijk, Rosa Miguélez Ramos, Willem Schuth			
<b>Suppléant(s) (art. 178, par. 2) présent(s) au moment du vote final</b>	Ioannis Gklavakis			
<b>Date du dépôt</b>	15.12.2005			
<b>Observations (données disponibles dans une seule langue)</b>	Vote sur la résolution législative au sein de la commission TRAN: 26-24			