

Fourniture de services portuaires et transparence financière des ports

2013/0157(COD) - 23/05/2013 - Document de base législatif

OBJECTIF : établir un cadre pour l'accès au marché des services portuaires et la transparence financière des ports.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE : l'Europe compte au total **1.200 ports maritimes**. Les activités portuaires contribuent directement à la création d'emplois, aux investissements étrangers et à la croissance du PIB. Au total, les ports représentent jusqu'à 3 millions d'emplois (directs et indirects) dans les 22 États membres maritimes. 96% des marchandises et 93% des passagers transitant par les ports de l'UE le font par les **319 ports maritimes** répertoriés dans la [proposition de la Commission concernant les orientations relatives au réseau transeuropéen de transport \(RTE-T\)](#).

Le défi du développement des liaisons avec l'arrière-pays est déjà pris en compte dans la politique du RTE-T. Toutefois, d'autres défis clés continuent de se poser pour les ports du RTE-T. Premièrement, aujourd'hui, tous les ports RTE-T n'offrent pas les mêmes services de haut niveau. Deuxièmement, le cadre de gouvernance actuel des ports n'est pas toujours suffisamment attractif pour les investisseurs.

L'objectif est de **contribuer à un fonctionnement plus efficient, interconnecté et durable du RTE-T** en créant un cadre qui améliore les performances de tous les ports et les aide à faire face à l'évolution des exigences en matière de transport et de logistique. La proposition s'intègre dans la politique annoncée par la Commission dans le [Livre blanc sur les transports \(2011\)](#). Elle complète d'autres initiatives telles que [la proposition de directive sur l'attribution de contrats de concession](#) qui s'applique aux contrats de concession dans les ports.

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

ANALYSE D'IMPACT : l'analyse d'impact a mis en évidence **cinq objectifs opérationnels liés à deux principaux défis** :

1°) Moderniser les services et les opérations portuaires : i) clarifier et faciliter l'accès au marché des services portuaires ; ii) prévenir les abus de marché par les prestataires désignés de services portuaires ; iii) améliorer les mécanismes de coordination dans les ports.

2°) Créer des conditions-cadres propices aux investissements dans les ports : i) faire en sorte que les relations financières entre les pouvoirs publics, les autorités portuaires et les prestataires de services portuaires soient transparentes ; ii) garantir des redevances d'infrastructure portuaire transparentes et fixées de manière autonome.

L'option privilégiée est celle de la concurrence régulée et de l'autonomie des ports. L'analyse d'impact met en avant les avantages potentiels en termes de réductions des coûts (10 milliards EUR jusqu'en 2030), de développement du transport maritime à courte distance, de réduction de la congestion routière et de création d'emplois.

BASE JURIDIQUE : article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

CONTENU : la proposition de règlement vise à établir : a) un cadre clair pour l'accès au marché des services portuaires; b) des règles communes sur la transparence financière et les redevances à appliquer par les gestionnaires ou les prestataires de services portuaires. Elle comprend les éléments-clés suivants

Champ d'application : le règlement s'appliquerait à tous les ports maritimes répertoriés dans la proposition de la Commission concernant les orientations de l'Union relatives au réseau transeuropéen de transport.

Libre prestation de services : la libre prestation de services sera applicable aux services portuaires, mais le gestionnaire du port pourra imposer des **exigences minimales** aux prestataires de certains services portuaires. Ces exigences ne pourront se rapporter qu'aux qualifications professionnelles, à l'équipement nécessaire ou à la sécurité maritime, à la sûreté et la sécurité générales dans le port et aux exigences environnementales applicables.

Afin que ces exigences ne constituent un moyen implicite d'introduire des entraves commerciales, **les critères devraient être objectifs et proportionnés** pour assurer un traitement équitable à tous les exploitants, existants et potentiels. Les exploitants potentiels devraient avoir accès à des formations pour acquérir les connaissances locales spécifiques dont ils auront besoin.

La disposition qui précède ne sera pas imposée aux **services de manutention des marchandises** ni aux **services terminaux aux passagers**. Ces services sont souvent organisés au moyen de contrats de concession qui entrent dans le champ d'application de la future directive sur l'attribution de contrats de concession proposée par la Commission.

Limitation du nombre de prestataires de services : le cas échéant, la libre prestation de services pourrait être assortie d'une limitation du nombre de prestataires de services. Cette restriction devrait se fonder sur deux éléments: i) soit des limitations ou des réservations d'espace qui, si celles-ci figurent clairement dans un plan formel de développement portuaire, peuvent justifier la limitation du nombre d'exploitants actifs dans le périmètre du port, ii) soit une obligation de service public imposée à un exploitant et dont l'objectif devrait être clair et accessible au public.

Obligations de service public : un État membre devrait avoir la possibilité de désigner les autorités compétentes pour imposer une obligation de service public, conformément aux règles applicables en matière d'aides d'État. Les obligations de service public doivent être **clairement définies, transparentes, non discriminatoires et vérifiables** et doivent se rapporter à la disponibilité (non-interruption), à l'accessibilité (pour tous les utilisateurs) ou à l'accessibilité économique (pour certaines catégories d'utilisateurs) du service portuaire.

Lorsque des obligations de service public sont imposées par une autorité compétente dans un ou plusieurs ports, cette autorité aura la possibilité d'organiser et d'exploiter commercialement des services portuaires spécifiques elle-même, à condition que ses activités restent confinées aux ports où elle impose des obligations de service public.

Droits des travailleurs : les droits des travailleurs devraient être protégés et les États membres devraient avoir la possibilité de renforcer davantage ces droits en cas de transfert d'entreprises et du personnel travaillant pour l'ancienne entreprise.

Concurrence régulée : lorsque le gestionnaire du port bénéficie de fonds publics, **la comptabilité** devrait être transparente afin de démontrer l'utilisation effective et appropriée de ces fonds publics.

Lorsque les prestataires désignés de services portuaires **n'ont pas fait l'objet d'un appel d'offres** et lorsqu'il s'agit d'exploitants internes, le prix du service devra être transparent, non discriminatoire et fixé selon les conditions normales du marché, notamment de manière à ce que les redevances totales ne dépassent pas le total des coûts engagés et un bénéfice raisonnable.

Redevances d'infrastructure portuaires transparentes : le gestionnaire du port devrait définir les redevances d'infrastructure portuaire **de manière autonome** et selon sa propre stratégie commerciale et d'investissement.

Les redevances d'infrastructure portuaire pourront varier selon les pratiques commerciales relatives à l'utilisation fréquente du port ou dans le but de promouvoir une utilisation plus efficiente de l'infrastructure portuaire, le transport maritime à courte distance ou de hautes performances en matière de respect de l'environnement, l'efficacité énergétique ou l'efficacité carbone des opérations de transport.

Comité consultatif : un comité consultatif des utilisateurs du port serait mis en place dans chaque port. Ce comité rassemblera des représentants des exploitants de bateaux, des propriétaires de cargaison ou d'autres utilisateurs du port qui doivent payer une redevance d'infrastructure ou de services portuaires. Ce comité sera consulté sur la structure et le montant des redevances d'infrastructure portuaire et, dans certains cas, des redevances de services portuaires.

Consultation des parties prenantes : le gestionnaire du port devra consulter les parties prenantes, comme les entreprises établies dans les ports, les prestataires de services portuaires et les utilisateurs du port, sur des questions telles que la coordination des services portuaires, les liaisons avec l'arrière-pays ou les procédures administratives.

Contrôle et supervision : les États membres devraient veiller à ce qu'une autorité de contrôle indépendante surveille et supervise l'application du règlement. Les différents organes de contrôle indépendants nationaux devront échanger des informations sur leur travail et leurs principes décisionnels et collaborer étroitement afin de s'aider mutuellement dans l'exercice de leurs tâches.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'a pas d'incidence sur le budget de l'Union européenne.

ACTES DÉLÉGUÉS : la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.