Services portuaires: accès au marché et financement des ports maritimes

2001/0047(COD) - 18/02/2003

La commission a adopté le rapport de M. Georg JARZEMBOWSKI (PPE-DE, D) qui modifie la position commune du Conseil en 2ème lecture de la procédure de codécision. Elle rétablit, entièrement ou partiellement, un certain nombre d'amendements adoptés par le Parlement en 1ère lecture, comme suit : - il convient d'introduire une nouvelle disposition précisant que la directive a également pour objectif de "créer des conditions de concurrence équitables et transparentes entre et dans les ports maritimes européens"; - afin de réaliser ce nouvel objectif, il est indispensable de créer la transparence des relations financières dans les ports maritimes et les systèmes portuaires. À cette fin, les ports et les systèmes portuaires devraient obligatoirement fournir les informations utiles aux États membres et à la Commission, permettant à ces derniers de "prendre les mesures qui s'imposent au titre du droit communautaire" en vue de créer des conditions de concurrence équitables. Par ailleurs, la Commission devrait : soumettre au Parlement et au Conseil, 3 ans après l'entrée en vigueur de la directive, un rapport sur la transparence des relations financières; élaborer des lignes directrices communautaires concernant les aides d'État aux ports; et charger un consortium indépendant de mener des investigations sur les financements; - la réglementation des services de pilotage devrait rester de la compétence des États membres, et ces services devraient dès lors être exclus globalement du champ d'application de la directive, option qui offre les meilleures garanties quant à la sécurité et à la protection de l'environnement dans les régions sensibles; - afin d'éviter le dumping économique et social dans les ports, la commission estime qu'il faut limiter l'auto-assistance à l'équipage du navire plutôt que de laisser à une entreprise la possibilité d'utiliser "son personnel fixe à terre", comme le prévoit la position commune. Elle souhaite également que les États membres puissent restreindre l'auto-assistance aux utilisateurs des ports dont les navires battent pavillon d'un État membre; - les compensations à verser par le nouveau fournisseur de services autorisé aux fournisseurs précédents devraient être basées, non pas sur les règles nationales- parfois très divergentes- mais sur des critères uniformes. Ainsi, la commission stipule que la compensation devrait correspondre à la valeur marchande équitable de l'entreprise portuaire du fournisseur précédent, et au minimum au prix du marché pour l'immobilier et les biens mobiliers d'investissement comparables. Par ailleurs, la commission a modifié les nouvelles dispositions que le Conseil a introduites en ce qui concerne les autorisations. Elle estime que les modalités de l'application des diverses durées de validité devraient être précisées. De plus, elle stipule que les autorisations découlant de droits de propriété devraient être réglementées de la même façon que celles découlant des contrats de bail ou assimilés (la position commune prévoit que les premières soient traitées de manière plus restrictive).