

Bruxelles, le 20 janvier 2017
(OR. en)

Dossier interinstitutionnel:
2013/0157 (COD)

5162/1/17
REV 1 ADD 1 REV 1

CODEC 24
TRANS 8
MAR 7
FIN 10

NOTE POINT "I/A"

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents/Conseil
Objet:	Projet de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour la fourniture de services portuaires et des règles communes relatives à la transparence financière des ports (première lecture) - Adoption de l'acte législatif (AL + D) = Déclarations

Déclaration de la Commission, soutenue par l'Espagne

La Commission estime que le considérant 45 n'aurait pas dû être ajouté pour les raisons suivantes.

Premièrement, ce considérant ne se rapporte à aucun des articles du règlement et ne respecte donc pas les principes de l'accord interinstitutionnel "Mieux légiférer". Dans cet accord, le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne et la Commission européenne ont confirmé rester pleinement attachés à l'accord interinstitutionnel sur les lignes directrices communes relatives à la qualité rédactionnelle de la législation communautaire, qui précise que les considérants ont pour but de motiver succinctement les dispositions essentielles du dispositif, sans en reproduire ou paraphraser le libellé, et ne doivent comporter ni dispositions normatives ni vœux politiques.

Deuxièmement, la Commission rappelle que la notion d'aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE est une notion objective, consacrée par le traité, et que le législateur de l'Union ne dispose par conséquent d'aucune marge d'appréciation dans son application. Elle ne peut être appliquée à ce titre que par la Commission ou les juridictions nationales dans des cas particuliers, sous le contrôle des juridictions de l'Union.

Troisièmement, le libellé de ce considérant peut prêter à confusion. Eu égard à la notion d'aide d'État définie dans le traité, on ne saurait prétendre que le financement public de toutes les infrastructures d'accès et de défense accessibles à tous les utilisateurs de manière égale et non discriminatoire ne relève jamais du champ d'application des règles relatives aux aides d'État. La pratique décisionnelle de la Commission montre, par exemple, que le financement public de certaines infrastructures d'accès situées dans une zone portuaire peut constituer une aide d'État.

Déclaration commune de l'Allemagne, de la Pologne, de la Belgique et de la France

concernant le règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour la fourniture de services portuaires et des règles communes relatives à la transparence financière des ports

L'Allemagne, la Pologne, la Belgique et la France soutiennent les objectifs poursuivis par le règlement. En particulier, elles se félicitent que le règlement vise à améliorer la transparence financière des ports européens et à renforcer leur compétitivité à l'échelle internationale.

L'Allemagne, la Pologne, la Belgique et la France approuvent le règlement en partant du principe que les compromis trouvés dans le cadre de la procédure législative et les décisions prises par les législateurs à cet égard ne seront pas remis en cause par d'autres actes pertinents, tels que la révision du règlement général d'exemption par catégorie (RGEC).

Déclaration du Royaume-Uni

Le Royaume-Uni se félicite que ce règlement soit sensiblement moins onéreux que ne le prévoyait la proposition initiale. Néanmoins, le Royaume-Uni déplore l'adoption du règlement, même dans sa forme modifiée, car il estime que ses dispositions (autres que celles promouvant la transparence du financement public) sont inutiles et, pour l'essentiel, ne permettent pas de promouvoir l'investissement et l'efficacité dans les ports européens, en particulier les ports du Royaume-Uni. Le Royaume-Uni vote contre le règlement, estimant qu'il aurait un effet néfaste sur la compétitivité et l'efficacité des ports du Royaume-Uni.

L'expérience acquise au cours des dernières décennies par le secteur portuaire du Royaume-Uni, qui est déréglementé, concurrentiel, majoritairement détenu par des acteurs privés et non subventionné pour l'essentiel, démontre de manière concluante que des ports déréglementés, opérant dans un environnement de concurrence loyale, peuvent investir et investiront pour se développer conformément aux exigences actuelles et futures en matière de transport.

Déclaration de l'Italie

En ce qui concerne le règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour la fourniture de services portuaires et des règles communes relatives à la transparence financière des ports, l'Italie, tout en soutenant les objectifs poursuivis par ce règlement (en particulier, elle se félicite que le règlement vise à améliorer la transparence financière des ports européens et à renforcer leur compétitivité à l'échelle internationale), tient à faire part de ses préoccupations concernant d'autres bases juridiques éventuelles, encore en cours d'examen, qui s'appliqueraient aux mêmes matières (les ports), mais qui pourraient être incompatibles avec le règlement de l'UE sur les ports.

En conséquence, l'Italie approuve le règlement en partant du principe que les compromis trouvés dans le cadre de la procédure législative et les décisions prises par les législateurs à cet égard ne seront pas remis en cause par d'autres initiatives ou actes pertinents, à savoir ceux élaborés par les DG de la Commission en dehors de la procédure de codécision (tels que la révision du règlement général d'exemption par catégorie (RGEC) ou l'enquête sur le fonctionnement des ports et le régime fiscal qui leur est applicable) en l'absence de tout "test de cohérence" préalable dans le cadre d'une coordination stricte avec toutes les DG concernées.

En particulier, l'Italie tient à attirer l'attention sur les questions en suspens mentionnées dans la position commune (voir la lettre adressée aux membres de la Commission M^{mes} Bulc et Vestager) de l'Allemagne, de la France, de l'Italie, de la Belgique et de la Pologne (à savoir la définition des infrastructures portuaires, le dragage, le concept d'un "projet unique" pour tous les investissements effectués dans le même port pendant une période de trois ans). Seule la demande des États membres visant à supprimer toute mention de la durée des concessions a été expressément acceptée à ce jour. D'autres questions, relatives aux ports, ont été soulevées par nombre d'États membres à l'occasion de la deuxième consultation concernant la révision du RGEC et par le groupe "Infrastructures" et ne semblent pas avoir été dûment prises en considération par la Commission européenne.

Cette évaluation insuffisante semble s'expliquer par une application trop large de l'arrêt Leipzig/Halle qui a donné lieu, pour la première fois, à l'introduction de règles sectorielles en matière d'aides d'État dans le RGEC sans mise à l'essai préalable au moyen de l'élaboration et de l'application d'orientations spécifiques, comme cela a été cas pour toutes les autres mesures non contraignantes (sur les PME, les aides à finalité régionale, l'environnement et l'énergie, etc.).

Par conséquent, l'Italie demande instamment à la Commission européenne de s'engager à préciser davantage ses projets d'actes non contraignants/d'exécution, qui sont interdépendants, afin de garantir leur cohérence, en tenant dûment compte du point de vue des États membres et en consultant une nouvelle fois les États membres avant l'achèvement de la procédure d'adoption, éventuellement dans le cadre de réunions bilatérales.
