COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 8.10.2026
COM(2026) 535 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

Raport privind funcționarea și efectele Regulamentului privind serviciile portuare

RO

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

Raport privind funcționarea și efectele Regulamentului privind serviciile portuare

1. INTRODUCERE

Peste 1 000 de porturi maritime comerciale își desfășoară activitatea de-a lungul a 60 000 km de coastă în Uniunea Europeană (UE). Astfel, UE este una dintre regiunile lumii cu cel mai mare număr de porturi. 327[1] dintre aceste porturi sunt incluse în rețeaua transeuropeană de transport, respectiv 97 în rețeaua „centrală” și 230 în rețeaua „globală”.

Regulamentul (UE) 2017/352 al Parlamentului European și al Consiliului (denumit în continuare „regulamentul”)[2] are trei obiective principale. Primul obiectiv este de a asigura un cadru privind furnizarea de servicii portuare. Al doilea obiectiv este de a asigura existența unui cadru adecvat pentru atragerea investițiilor necesare în toate porturile maritime ale rețelei transeuropene de transport. Al treilea obiectiv este de a asigura, la nivel european, condiții de concurență echitabile atât în interiorul porturilor, cât și între porturile din întreaga Europă.

Astfel cum se menționează în considerentul 10, regulamentul nu impune un model specific de administrare a porturilor maritime și nu afectează în niciun fel competența statelor membre de a furniza, în conformitate cu dreptul Uniunii, servicii de interes general fără caracter economic. Sunt posibile diferite modele de administrare a porturilor în temeiul regulamentului, cu condiția respectării cadrului privind furnizarea de servicii portuare și a normelor comune privind transparența financiară prevăzute în prezentul regulament.

În conformitate cu articolul 20 din regulament, Comisia avea obligația de a prezenta acest raport Parlamentului European și Consiliului cel târziu la 24 martie 2023. Din două motive, acest raport poate fi prezentat abia acum, în 2026: (i) întârzierile statelor membre în furnizarea informațiilor care le-au fost solicitate; și (ii) rata scăzută de răspuns a părților interesate la un chestionar[3].

Prezentul raport evidențiază impactul punerii în aplicare a regulamentului. Acesta oferă o imagine a stadiului actual al punerii în aplicare și al funcționării regulamentului și ține seama, de asemenea, de toate progresele înregistrate în cadrul Comitetului de dialog social sectorial al UE în sectorul portuar, astfel cum prevede articolul 20 din regulament. Prezentul raport nu constituie o evaluare a regulamentului.

---

[1] 283 de porturi maritime și 44 de porturi mixte, maritime și interioare.

[2] Regulamentul (UE) 2017/352 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 februarie 2017 de stabilire a unui cadru privind furnizarea de servicii portuare și a normelor comune privind transparența financiară a porturilor, JO L 57, 3.3.2017, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/352/oj.

[3] În cadrul unui studiu de sprijin comandat de Comisie în vederea colectării de date și a consultării statelor membre și a părților interesate relevante. Studiul de sprijin este anexat la prezentul raport.

Prezentul raport se bazează pe:

– notificările statelor membre transmise în aplicarea regulamentului;

– constatările unui studiu de sprijin (publicat împreună cu prezentul raport) comandat de Comisie în vederea colectării de date și a consultării statelor membre și a părților interesate relevante prin intermediul chestionarelor și al unor interviuri specifice;

– schimburi de opinii cu statele membre și cu părțile interesate din industria maritimă, în cadrul grupului de experți al Comisiei denumit Forumul european al porturilor[4];

– schimburi de informații cu autoritățile statelor membre responsabile de porturile maritime, în îndeplinirea obligațiilor care le revin de a informa Comisia[5].

Dialogul dintre Comisie, autoritățile naționale responsabile de porturi și diferitele părți interesate din sectoarele maritim și portuar are loc în cadrul Forumului european al porturilor (EPF), care este un grup de experți instituit de Comisie.

EPF a fost înființat ca grup de experți al Comisiei în mai 2017. Misiunea sa este de a face schimb de informații și de a oferi consiliere în legătură cu aspectele portuare și, în special, de a consilia Comisia cu privire la inițiative menite să promoveze și să sprijine punerea în aplicare uniformă a regulamentului.

EPF este format din autorități din cele 27 de state membre, alte entități publice (de exemplu, statele membre ale SEE) și 15 organizații care reprezintă profesiile și industriile din sectorul portuar.

EPF s-a reunit de 10 ori de la înființare și a abordat o gamă largă de aspecte de interes direct pentru sectorul portuar. De la înființare, EPF a discutat în special anumite dispoziții-cheie ale regulamentului și, mai ales, dispozițiile referitoare la: (i) accesul la piața serviciilor portuare; (ii) transparența; (iii) taxele; (iv) consultările; (v) mecanismele de tratare a plângerilor; și (vi) dispozițiile tranzitorii.

În acest context, Comisia a centralizat întrebări cu privire la anumite dispoziții ale regulamentului și a indicat modalitatea cea mai adecvată de abordare a acestora. Întrebările analizate și răspunsurile furnizate sunt disponibile în anexa la procesul-verbal al celei de a treia reuniuni a EPF, care a avut loc la 14 decembrie 2018.

Printre celelalte subiecte discutate în cadrul EPF s-au numărat: (i) inițiativele legislative sau de politică propuse de Comisie de la înființarea grupului de experți; (ii) posibilitățile de finanțare și de subvenționare pentru porturi; (iii) studii realizate de consultanți pentru Comisie; (iv) schimburi privind exemple de bune practici în sectorul portuar; (v) feedbackul din partea subgrupurilor EPF; (vi) feedback general primit de la părțile interesate.

Pentru a colecta date despre punerea în aplicare a regulamentului, Comisia a apelat la serviciile unui consultant pentru realizarea unui studiu intitulat *Support Study for The Report*

[4] Forumul european al porturilor (E03542), https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=ro&do=groupDetail.groupDetail&groupID=3542.

[5] Astfel cum se prevede la articolele 16 (Tratarea plângerilor), 17 (Autoritățile relevante) și 19 (Sancțiuni) din regulament.

on The Implementation of The Regulation Establishing a Framework for The Provision of Port Services and Common Rules on The Financial Transparency of Ports (EU) 2017/352 [Studiu de sprijin dedicat raportului referitor la punerea în aplicare a Regulamentului de stabilire a unui cadru privind furnizarea de servicii portuare și a normelor comune privind transparența financiară a porturilor (UE) 2017/352][6].

Scopul misiunii a fost de a elabora o imagine de ansamblu care să servească drept bază pentru prezentul raport privind punerea în aplicare, prin intermediul: (i) chestionarelor specifice adresate statelor membre, organelor de administrare a porturilor, furnizorilor de servicii portuare și companiilor de transport maritim; și (ii) interviurilor specifice cu organele de administrare a porturilor și cu furnizorii de servicii portuare. Studiul de anchetă oferă o imagine a stadiului punerii în aplicare a regulamentului.

Studiul acoperă perioada ianuarie 2023-aprilie 2024. Acesta a avut o durată inițială de 12 luni, dar a fost prelungit din cauza ratei scăzute de răspuns la chestionare înregistrate în cazul mai multor state membre și părți interesate.

În acest context, autoritățile din 8 dintre cele 22 de state membre maritime – peste o treime – nu au răspuns la chestionare, în pofida mai multor solicitări repetate în acest sens, inclusiv din partea Comisiei. Aceeași problemă a lipsei de răspuns s-a constatat și în cazul părților interesate. Organele de administrare a porturilor din 10 state membre – adică aproape jumătate dintre acestea – nu au răspuns deloc la chestionar, iar cele din alte șase state membre au răspuns doar parțial. Situația a fost mai bună în cazul furnizorilor de servicii portuare. În cazul a șapte state membre, numărul răspunsurilor primite a fost în continuare insuficient, însă reprezentanții furnizorilor din 15 state membre au transmis seturi complete de răspunsuri.

Astfel cum reiese din hărțile incluse în studiul de sprijin, rata globală de răspuns a fost neuniformă, unele state membre sau părți interesate oferind doar răspunsuri parțiale sau niciun răspuns, în pofida solicitărilor repetate de feedback atât din partea consultantului, cât și din partea Comisiei. În consecință, rezultatele studiului trebuie interpretate cu prudență în ceea ce privește reprezentativitatea lor.

2. PUNEREA ÎN APLICARE A REGULAMENTULUI PE CAPITOLE

2.1. Capitolul I: Obiect, domeniu de aplicare și definiții

Capitolul I din regulament, care cuprinde **articolele 1 și 2**, stabilește cadrul general al regulamentului.

Articolul 1 din regulament (obiect și domeniu de aplicare)

[6] Comisia Europeană: Direcția Generală Mobilitate și Transporturi, *Support study for the Report on the implementation of the Regulation establishing a framework for the provision of port services and common rules on the financial transparency of ports (EU) 2017/352* [Studiu de sprijin dedicat raportului referitor la punerea în aplicare a Regulamentului de stabilire a unui cadru privind furnizarea de servicii portuare și a normelor comune privind transparența financiară a porturilor (UE) 2017/352], Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, 2026, ISBN: 978-92-68-36569-4, https://op.europa.eu/publication/manifestation_identifier/PUB_MI0126001ENN.

În ceea ce privește domeniul de aplicare geografic, prezentul regulament se aplică tuturor porturilor maritime din cadrul rețelei transeuropene de transport, astfel cum sunt enumerate în anexa II la Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 [înlocuit între timp de Regulamentul (UE) 2024/1679][7].

Cu toate acestea, în temeiul articolului 1 alineatul (5) din regulament, statele membre pot decide să nu aplice regulamentul porturilor maritime din rețeaua globală situate în regiunile ultraperiferice. Portugalia a transmis o astfel de notificare. De asemenea, statele membre pot decide să aplice regulamentul și porturilor maritime care nu fac parte din rețeaua transeuropeană de transport[8]. Prin urmare, regulamentul se aplică în prezent tuturor celor 97 de porturi din rețeaua centrală și celor 230 de porturi din rețeaua globală.

În ceea ce privește **domeniul său de aplicare material**, regulamentul se aplică integral furnizării următoarelor categorii de servicii portuare, fie în interiorul zonei portuare, fie pe căile navigabile de acces la port: (i) buncherajul; (ii) amararea; (iii) colectarea deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură; și (iv) remorcarea.

Articolul 2 din regulament (definiții)

Unele state membre și părți interesate au adresat întrebări cu privire la interpretarea mai multor definiții cuprinse la articolul 2. Întrebările și răspunsurile au fost comunicate de Comisie în cadrul activității EPF, astfel cum s-a menționat mai sus.

2.2. Capitolul II: Furnizarea de servicii portuare

Capitolul II din regulament, care cuprinde **articolele 3-10**, conține norme referitoare la furnizarea de servicii portuare, și anume: (i) organizarea serviciilor portuare; (ii) cerințe minime pentru furnizarea de servicii portuare; (iii) proceduri pentru asigurarea respectării cerințelor minime; (iv) limitarea numărului de furnizori de servicii portuare; (v) obligații de serviciu public; (vi) operatori interni; (vii) protejarea drepturilor lucrătorilor; și (viii) derogări.

Articolul 3 din regulament (organizarea serviciilor portuare)

Acest articol prezintă, în linii mari, normele referitoare la organizarea serviciilor portuare, detaliate în articolele următoare. Aceste norme vizează aspecte precum: (i) cerințele minime; (ii) limitarea numărului de furnizori; (iii) obligațiile de serviciu public; și (iv) restricțiile legate de operatorii interni.

Studiul constată că cerințele minime au fost condițiile aplicate cel mai frecvent în cazul serviciilor portuare, urmate de limitări ale numărului de furnizori și de obligații de serviciu public. Restricțiile legate de operatorii interni au fost aplicate într-o măsură foarte limitată sau

[7] Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentelor (UE) 2021/1153 și (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013, JO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.

[8] Până în prezent, niciun stat membru nu a transmis o astfel de notificare.

chiar deloc. Cu toate acestea, majoritatea acestor condiții erau deja în vigoare înainte de aplicarea regulamentului. Aceste condiții au fost aplicate în principal de organele de administrare ale porturilor, întrucât, cu două excepții, statele membre nu au impus niciuna dintre ele.

Articolul 4 din regulament (cerințe minime pentru furnizarea de servicii portuare)

Studiul constată că toți furnizorii de servicii portuare care au răspuns la sondaj au declarat că trebuie să respecte cerințele minime. Majoritatea furnizorilor care au răspuns la sondaj au afirmat că aplicarea regulamentului nu a adus modificări acestor cerințe. Cu unele excepții, toate organele de administrare ale porturilor au aplicat cerințe minime pentru realizarea serviciilor portuare.

În temeiul articolului 4 alineatul (3) din regulament, trei state membre – Franța, Italia și Spania – au informat Comisia cu privire la decizia lor de a impune o cerință privind „pavilionul național” pentru navele utilizate în principal pentru operațiuni de remorcare în porturile situate pe teritoriile lor (și anume navele de remorcare trebuiau să fie înmatriculate sub pavilionul țării în care furnizau serviciile). Ulterior, Comisia a primit o plângere împotriva unuia dintre aceste state membre cu privire la punerea în aplicare a articolului 4 alineatul (3) din regulament. Comisia a inițiat apoi proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor împotriva celor trei state membre în legătură cu această cerință privind „pavilionul național”: INFR(2025)2080 – Franța, INFR(2025)2081 – Italia și INFR(2025)4021 – Spania.

Articolul 5 din regulament (procedură pentru asigurarea respectării cerințelor minime)

Studiul constată că marea majoritate a furnizorilor de servicii portuare au declarat că au primit, în mai puțin de o lună, un răspuns la cererea lor de a furniza serviciul portuar. În două cazuri, furnizorii de servicii portuare au raportat că cererea lor de furnizare a serviciului portuar fusese respinsă pe baza cerințelor minime.

Articolul 6 din regulament (limitarea numărului de furnizori de servicii portuare)

În temeiul articolului 6 alineatul (7) din regulament, Portugalia a decis[9] ca porturile sale din rețeaua globală [care nu îndeplinesc criteriile prevăzute la articolul 20 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013[10]] să poată limita numărul de furnizori pentru un anumit serviciu portuar.

Studiul a constatat că aproximativ jumătate dintre respondenții din rândul organelor de administrare ale porturilor au decis să impună astfel de restricții, iar aproximativ jumătate nu le-au impus. Toate organele de administrare ale porturilor care au declarat că aplică astfel de limitări au indicat că acestea erau deja în vigoare înainte de aplicarea regulamentului. În general, buncherajul este serviciul portuar supus celor mai puține limitări, în timp ce serviciile

[9] Decretul-lege nr. 9/2022 din 11 ianuarie 2022.
[10] În prezent, articolul 25 alineatul (4) litera (b) din Regulamentul (UE) 2024/1679.

supuse celor mai multe limitări sunt pilotajul și remorcarea, inclusiv prin impunerea unei cerințe privind „pavilionul național” pentru remorchere. Principalele motive invocate de organele de administrare pentru impunerea de limitări se referă la îndeplinirea obligațiilor de serviciu public și la necesitatea de a asigura siguranța, securitatea sau sustenabilitatea ecologică a operațiunilor portuare. Unele organe de administrare ale porturilor furnizează ele însele anumite servicii portuare sau le furnizează prin intermediul unei entități aflate sub controlul lor, iar unele au decis să limiteze numărul de furnizori la unul singur.

Articolul 7 din regulament (obligații de serviciu public)

Studiul constată că două state membre – Belgia și Portugalia – au încredințat organelor de administrare ale porturilor dreptul de a impune obligații de serviciu public. Totodată, un port din Finlanda și unul din Italia impun, la rândul lor, obligații de serviciu public. În această privință, pilotajul, remorcarea, amararea și colectarea deșeurilor sunt serviciile pentru care se impun cele mai multe obligații de serviciu public.

Articolul 8 din regulament (operator intern)

Studiul constată că, într-un stat membru (Danemarca), operatorii interni[11] sunt relativ frecvenți, existând, de asemenea, câțiva operatori interni care prestează anumite servicii portuare în unele porturi din Belgia, Croația, Germania, Italia, Letonia și Portugalia. Printre serviciile portuare despre care s-a raportat că sunt prestate de operatori interni se regăsesc toate serviciile portuare vizate de regulament, fără ca vreunul dintre acestea să se remarce prin frecvența cu care este prestat de astfel de operatori.

Articolul 9 din regulament (protejarea drepturilor lucrătorilor)

Studiul constată că majoritatea organelor de administrare ale porturilor impuneau deja, înainte de aplicarea regulamentului, garantarea unor condiții de muncă adecvate pentru personal, iar patru porturi au mers până la a impune transferul către noul furnizor al drepturilor și obligațiilor furnizorului precedent de servicii portuare.

Articolul 10 din regulament (derogări)

Capitolul II (privind furnizarea de servicii portuare) și articolul 21 (privind măsurile tranzitorii) din regulament nu se aplică serviciilor de manipulare a mărfurilor, serviciilor pentru pasageri sau pilotajului. Cu toate acestea, în conformitate cu articolul 10 alineatul (2) din regulament, statele membre pot decide să aplice dispozițiile capitolului II și articolul 21 pilotajului. Un stat membru, Slovenia, a făcut uz de această posibilitate[12].

[11] Organul de administrare al portului sau autoritatea competentă poate decide să furnizeze în cont propriu un serviciu portuar sau prin intermediul unei entități distincte din punct de vedere juridic asupra căreia exercită un grad de control similar celui exercitat asupra propriilor sale departamente.
[12] *Uradni list RS* (Monitorul Oficial al Republicii Slovenia) nr. 11/20.

2.3. Capitolul III: Transparență financiară și autonomie

Capitolul III din regulament, care cuprinde **articolele 11-13**, conține norme referitoare la: (i) transparența relațiilor financiare dintre autoritățile publice și un organ de administrare al unui port; (ii) taxele de servicii portuare; și (iii) taxele de utilizare a infrastructurii portuare.

Trebuie remarcat faptul că, deși articolul 10 alineatul (1) exclude serviciile de manipulare a mărfurilor, serviciile pentru pasageri și pilotajul din domeniul de aplicare al capitolului II, toate aceste trei servicii intră sub incidența dispozițiilor capitolului III.

Articolul 11 din regulament (transparența relațiilor financiare)

Studiul constată că, de la adoptarea regulamentului, un organ de administrare al unui port și mai mulți furnizori de servicii portuare și-au adaptat sistemele contabile. Transparența financiară atât a organelor de administrare ale porturilor, cât și a furnizorilor de servicii portuare este asigurată prin publicarea conturilor sau a rapoartelor anuale, precum și prin audituri sau prin transmiterea de informații entităților guvernamentale desemnate. Studiul de sprijin oferă informații mai detaliate cu privire la: (i) separarea fondurilor publice primite pentru furnizarea de servicii portuare sau pentru activități de dragare de fondurile alocate pentru alte activități [articolul 11 alineatul (2) din regulament]; (ii) plângeri [articolul 11 alineatul (5) din regulament]; (iii) fonduri publice noi [articolul 11 alineatul (6) din regulament]; (iv) compensația pentru obligațiile de serviciu public [articolul 11 alineatul (7) din regulament]; și (iv) opțiunea – neutilizată de niciun stat membru – de a nu aplica articolul 11 alineatul (2) porturilor lor din rețeaua globală [articolul 11 alineatul (8) din regulament]. Studiul a arătat că cerințele privind separarea contabilă au fost eficace.

Articolul 12 din regulament (taxele de servicii portuare)

Studiul constată că aproximativ o treime dintre organele de administrare ale porturilor care au răspuns la sondaj au indicat că plata taxelor de servicii portuare este integrată în alte plăți. Furnizorii de servicii portuare au confirmat că, în general, taxele de servicii portuare nu sunt incluse în alte plăți, deoarece clienții le plătesc direct furnizorului de servicii. În perioada ianuarie 2023-aprilie 2024, au existat foarte puține plângeri oficiale adresate autorităților relevante din statele membre în legătură cu taxele de servicii portuare sau cereri de furnizare de informații autorității relevante.

Articolul 13 din regulament (taxele de utilizare a infrastructurii portuare)

Studiul constată că, pentru marea majoritate a furnizorilor de servicii portuare, taxele de utilizare a infrastructurii portuare sunt ușor de identificat. De la adoptarea regulamentului, cinci organe de administrare ale porturilor au introdus variații ale taxelor de utilizare a infrastructurii portuare din motivele menționate la articolul 13 alineatul (4). În schimb, aproape trei sferturi dintre furnizorii de servicii portuare care au răspuns au declarat că taxele de utilizare a infrastructurii portuare au fost modificate în această perioadă și, în aproape toate cazurile, modificările au fost comunicate în timp util. În plus, în trei cazuri, feedbackul primit de la părțile interesate consultate a sugerat că taxele de utilizare a infrastructurii portuare nu erau în concordanță cu principiile transparenței stabilite în regulament. În aproape toate cazurile, taxele de utilizare a infrastructurii portuare sunt publicate. În cele din urmă, în ceea

ce privește plângerile referitoare la taxele de utilizare a infrastructurii portuare primite de autoritățile naționale, un sfert dintre organele de administrare ale porturilor au declarat că li s-a solicitat să furnizeze informații autorității relevante.

2.4. Capitolul IV: Dispoziții generale și finale

Capitolul IV din regulament, care cuprinde **articolele 14-22**, conține norme referitoare la: (i) formarea personalului; (ii) consultarea utilizatorilor portuari și a altor părți interesate; (iii) tratarea plângerilor; (iv) autoritățile relevante; (v) căile de atac; și (vi) sancțiuni.

Articolul 14 din regulament (formarea personalului)

Studiul constată că patru furnizori de servicii portuare au trebuit să își modifice practicile privind formarea personalului de la aplicarea regulamentului.

Articolul 15 din regulament (consultarea utilizatorilor portuari și a altor părți interesate)

Studiul constată că aproape toate organele de administrare ale porturilor se consultau cu utilizatorii portuari și cu părțile interesate înainte de aplicarea regulamentului. Patru porturi daneze au declarat că nu consultă părțile interesate. Cu excepția amenajării teritoriului, numărul consultărilor a crescut, de la aplicarea regulamentului, pentru aproape toate categoriile de motive de consultare. Această creștere a fost cea mai pronunțată în ceea ce privește măsurile care să garanteze siguranța în zona portuară, inclusiv, dacă este cazul, a sănătății și a siguranței lucrătorilor portuari. Studiul a arătat că cerința de consultare prevăzută la articolul 15 din regulament a fost eficace.

Articolul 16 din regulament (tratarea plângerilor)

Articolele 16, 17 și 19 impun statelor membre să informeze Comisia cu privire la procedurile și organismele naționale de tratare a plângerilor (articolul 16), la autoritățile relevante (articolul 17) și la sistemul de sancțiuni (articolul 19).

Până la 24 martie 2019, statele membre aveau obligația de a informa Comisia cu privire la: (i) procedura de tratare a plângerilor; și (ii) autoritățile lor responsabile de tratarea plângerilor [articolul 16 alineatul (7) din regulament].

Până la termenul de 24 martie 2019, opt din cele 23 de state membre maritime de la momentul respectiv[13] își îndepliniseră integral obligațiile de notificare. Până în octombrie 2019, 14 state membre maritime își îndepliniseră integral obligațiile de notificare, iar Comisia a adresat o scrisoare celorlalte state membre maritime, prin care le-a reamintit obligațiile de notificare care le reveneau. Până în iunie 2020, în total 16 state membre își îndepliniseră integral obligațiile de notificare. Până la momentul respectiv, alte trei state membre își îndepliniseră

[13] Și anume statele membre care au cel puțin un port maritim.

doar parțial obligațiile de notificare. Prin urmare, Comisia a inițiat mai multe proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor, care au fost ulterior închise după ce statele membre și-au îndeplinit obligațiile de notificare sau au remediat problemele de fond semnalate[14].

La data publicării raportului, toate statele membre maritime și-au îndeplinit integral obligațiile de notificare[15].

Conform informațiilor primite de la statele membre, organismele responsabile cu tratarea plângerilor pot fi grupate în diferite categorii: (i) autorități de reglementare responsabile de transport; (ii) autorități maritime; (iii) autorități în domeniul concurenței, al protecției consumatorilor sau al pieței; (iv) ministere responsabile de politica în domeniul transporturilor; și chiar (v) organisme create special pentru a trata plângerile referitoare la porturi.

După efectuarea verificărilor privind conformitatea notificărilor primite, în iulie 2023, Comisia a inițiat procedura de constatare a neîndeplinirii obligațiilor INFR(2021)2041 împotriva Germaniei pentru: (i) faptul că nu identificase organismele responsabile cu tratarea plângerilor pentru porturile din unele dintre regiunile sale; (ii) faptul că nu identificase cu gradul de certitudine necesar organismele responsabile cu tratarea plângerilor pentru porturile din alte regiuni ale Germaniei; și (iii) faptul că organismele desemnate pentru tratarea plângerilor nu îndeplineau cerințele prevăzute la articolul 16 alineatul (2) din regulament. După ce Germania a remediat problemele semnalate, procedura de constatare a neîndeplinirii obligațiilor a fost închisă în mai 2025.

Studiul constată că șase organe de administrare ale porturilor au făcut obiectul unor plângeri. Și serviciile portuare au făcut obiectul unor plângeri, în special din partea armatorilor. Trebuie remarcat faptul că, potrivit feedbackului primit de la statele membre în cadrul studiului de sprijin, doar trei state membre – Danemarca, Irlanda și Suedia – au informat Comisia cu privire la plângerile pe care le-au primit. În majoritatea statelor membre, formularul pentru tratarea plângerilor este disponibil în limba locală și în limba engleză. În ceea ce privește schimbul de informații privind aplicarea articolului 16 (care se referă la tratarea plângerilor), studiul de sprijin menționează existența unei astfel de cooperări între Danemarca și Suedia, precum și între Polonia și Slovenia. Comisia încurajează o astfel de cooperare, în conformitate cu articolul 16 alineatul (8) din regulament. În conformitate cu articolul 16 alineatul (7), Comisia a publicat informațiile primite de la statele membre cu privire la organismele responsabile cu tratarea plângerilor[16].

---

[14] În iulie 2020, Comisia a inițiat proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor împotriva a patru state membre care, până la momentul respectiv, nu își îndepliniseră niciuna dintre obligațiile de notificare: INFR(2020)2210 – Belgia, INFR(2020)2211 – Cipru, INFR(2020)2212 – Țările de Jos și INFR(2020)2213 – Portugalia. Până în decembrie 2022, toate cele patru state membre își îndepliniseră integral obligațiile de notificare, iar până în aprilie 2023 procedurile corespunzătoare de constatare a neîndeplinirii obligațiilor fuseseră închise.
În iunie 2021, Comisia a inițiat proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor împotriva a trei state membre care, până la momentul respectiv, își îndepliniseră doar parțial obligațiile de notificare: INFR(2021)2042 – Croația, INFR(2021)2043 – Italia și INFR(2021)2044 – Slovenia. Până în noiembrie 2021, două dintre aceste state membre își îndepliniseră integral obligațiile de notificare, iar până în mai 2022 procedurile corespunzătoare de constatare a neîndeplinirii obligațiilor fuseseră închise. Ultima procedură de constatare a neîndeplinirii obligațiilor aflată încă în curs a fost închisă în decembrie 2025.

[15] Următorul site web oferă o imagine de ansamblu a notificărilor: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/ports/port-services-regulation_en.

[16] https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/ports/port-services-regulation_en.

Articolul 17 din regulament (autoritățile relevante)

De asemenea, regulamentul impunea statelor membre să se asigure că utilizatorii portuari și alte părți interesate relevante sunt informate cu privire la autoritățile relevante menționate la: (i) articolul 11 alineatul (5) (în contextul plângerilor privind transparența relațiilor financiare); (ii) articolul 12 alineatul (3) (în contextul plângerilor referitoare la taxele de servicii portuare); și (iii) articolul 13 alineatul (6) (în contextul plângerilor privind taxele de utilizare a infrastructurii portuare), precum și să informeze Comisia cu privire la autoritățile respective. Informațiile respective au fost publicate de Comisie[17].

Potrivit informațiilor primite de la statele membre, printre tipurile de autorități relevante se numără: (i) autorități de reglementare responsabile de transport; (ii) autorități maritime; (iii) ministerele responsabile de politica în domeniul transporturilor sau de politica portuară; sau, după caz, (iv) alte ministere, autorități de concurență sau organisme specifice sectorului portuar responsabile cu tratarea plângerilor.

Articolul 18 din regulament (căi de atac)

În cadrul studiului nu au putut fi obținute informații privind căile de atac împotriva deciziilor sau măsurilor individuale luate în temeiul regulamentului de organul de administrare al portului, de autoritatea competentă sau de orice altă autoritate națională relevantă.

Articolul 19 din regulament (sancțiuni)

În temeiul regulamentului, statele membre aveau obligația: (i) să stabilească norme privind sancțiuni eficace, proporționale și disuasive aplicabile în cazul încălcării regulamentului; și (ii) să ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că normele respective sunt aplicate. Statele membre aveau, de asemenea, obligația de a notifica aceste măsuri Comisiei. Cu toate acestea, spre deosebire de normele privind tratarea plângerilor și informarea Comisiei cu privire la autoritățile relevante, nu există nicio obligație pentru Comisie de a publica informații privind sancțiunile. Studiul de sprijin nu a identificat alte informații.

Articolul 20 din regulament (Raport – Progresele înregistrate în cadrul Comitetului de dialog social sectorial al UE în sectorul portuar)

Pe lângă prezentarea către Parlamentul European și Consiliu a prezentului raport privind funcționarea și efectele regulamentului, articolul 20 din regulament prevede că raportul trebuie să țină seama de toate progresele înregistrate în cadrul Comitetului de dialog social sectorial al UE în sectorul portuar. De la intrarea în vigoare a regulamentului, au avut loc 22 de reuniuni ale Comitetului de dialog social sectorial în sectorul portuar. O realizare importantă a partenerilor sociali reuniți în cadrul acestui comitet este acordul încheiat în 2023

[17] https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/ports/port-services-regulation_en.

privind formarea lucrătorilor portuari în ceea ce privește containerele fumigate. Comitetul de dialog social sectorial al UE în sectorul portuar a discutat, de asemenea, despre: (i) impactul schimbărilor tehnologice asupra sectorului; (ii) impactul politicii UE în domeniul concurenței asupra sectorului, inclusiv al Regulamentului de exceptare pe categorii aplicabil consorțiilor; (iii) orientările privind prevenirea accidentelor în porturi; (iv) siguranța la bord; (v) competențe și formare; (vi) femeile și tinerii din sectorul portuar; (vii) cerințele UE privind încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachierelor; (viii) siguranța maritimă; (ix) impactul extinderii sistemului de comercializare a certificatelor de emisii la transportul maritim; și (x) o strategie portuară europeană.

În perioada premergătoare reuniunii Comitetului de dialog social sectorial al UE în sectorul portuar din 5 februarie 2026, cele trei organizații de la nivelul UE care reprezintă lucrătorii portuari și-au exprimat opinia că dialogul social la nivelul UE a generat puține rezultate concrete și au informat Comisia și ceilalți parteneri sociali recunoscuți cu privire la decizia lor de a se retrage din comitet. Comisia a luat act de această decizie, reafirmându-și totodată angajamentul față de dialogul social și consultarea partenerilor sociali, pentru a asigura implicarea tuturor părților interesate în elaborarea politicilor.

Articolul 21 din regulament (măsuri tranzitorii)

Acest articol conține norme privind **măsurile tranzitorii**, potrivit cărora:

- regulamentul nu se aplică în cazul contractelor de servicii portuare care au fost încheiate înainte de 15 februarie 2017 și care sunt limitate în timp;
- contractele de servicii portuare încheiate înainte de 15 februarie 2017, care nu sunt limitate în timp sau care au efecte similare, trebuie să fie modificate pentru a se conforma regulamentului până la 1 iulie 2025.

Studiul constată că șapte autorități portuare au declarat că nu aveau niciun contract de servicii portuare încheiat înainte de 15 februarie 2017 care să fi fost limitat în timp sau să fi fost în vigoare la data intrării în vigoare a regulamentului. Pe de altă parte, alte organe de administrare ale porturilor au declarat că aveau astfel de contracte pentru anumite tipuri de servicii portuare. O cincime dintre furnizorii de servicii portuare care au răspuns au declarat că aveau un contract încheiat înainte de intrarea în vigoare a regulamentului și limitat în timp. Niciunul dintre organele de administrare nu avea contracte de servicii portuare încheiate înainte de 15 februarie 2017 care să nu fie limitate în timp. Cu toate acestea, câțiva furnizori de servicii portuare aveau astfel de contracte, în majoritatea cazurilor cu o perioadă de grație pentru a se conforma regulamentului. Studiul de anchetă a arătat că un stat membru avea astfel de contracte în vigoare pentru toate societățile de pilotaj care își desfășoară activitatea pe teritoriul său. Se reamintește că, în conformitate cu articolul 21 alineatul (2) din regulament, contractele de servicii portuare încheiate înainte de 15 februarie 2017 care nu sunt limitate în timp sau care au efecte similare trebuiau să fie modificate pentru a se conforma regulamentului până la 1 iulie 2025.

Articolul 22 din regulament (intrarea în vigoare)

În cele din urmă, acest articol prevede **amânarea cu doi ani, de la data intrării în vigoare a regulamentului**, a datei de aplicare a acestuia, astfel încât regulamentul a devenit aplicabil abia la 24 martie 2019.

3. MODIFICĂRI ALE REGULAMENTULUI ȘI PUNEREA LOR ÎN APLICARE

De la adoptarea sa la 15 februarie 2017, regulamentului i-a fost adusă o singură modificare, prin Regulamentul (UE) 2020/697 al Parlamentului European și al Consiliului[18], care a permis organelor de administrare sau autorităților competente să ofere, până în octombrie 2020, flexibilitate în ceea ce privește perceperea taxelor de utilizare a infrastructurii portuare, în contextul epidemiei de COVID-19.

În conformitate cu articolul 1 din Regulamentul (UE) 2020/697, organul de administrare al portului sau autoritatea competentă poate decide să scutească, să suspende, să reducă sau să amâne plata taxelor de utilizare a infrastructurii portuare datorate pentru perioada cuprinsă între 1 martie 2020 și 31 octombrie 2020.

Potrivit datelor colectate în cadrul studiului de sprijin, cinci state membre, în cazul tuturor porturilor de pe teritoriul lor, șase organe de administrare ale porturilor și o autoritate competentă au recurs la posibilitățile sus-menționate, prevăzute la articolul 1 din Regulamentul (UE) 2020/697. Detaliile măsurilor puse în aplicare sunt prezentate în studiul de sprijin.

4. CONCLUZIE

De la adoptarea regulamentului în urmă cu nouă ani, acesta a fost pus în aplicare treptat, cu unele întârzieri.

Înainte de aplicarea regulamentului, statele membre și părțile interesate au semnalat necesitatea unor orientări din partea Comisiei cu privire la o serie de dispoziții, pentru clarificarea sensului acestora. Comisia a furnizat aceste orientări în 2018 pentru a contribui la punerea în aplicare corectă a regulamentului. Au existat puține plângeri și proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor legate de aplicarea incorectă a regulamentului.

În ceea ce privește asigurarea respectării regulamentului, acțiunile Comisiei s-au axat pe respectarea obligațiilor de notificare ale statelor membre. Aceste acțiuni au inclus, atunci când a fost necesar, inițierea mai multor proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor, care au avut efectul scontat, asigurând respectarea de către statele membre a obligațiilor lor de notificare.

Regulamentul (UE) 2020/697 a acordat organului de administrare al portului sau autorității competente posibilitatea de a scuti, suspenda, reduce sau amâna plata taxelor de utilizare a infrastructurii portuare datorate pentru perioada cuprinsă între 1 martie 2020 și

[18] Regulamentul (UE) 2020/697 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 mai 2020 de modificare a Regulamentului (UE) 2017/352 pentru a permite organului de administrare al portului sau autorității competente să ofere flexibilitate în ceea ce privește perceperea taxei de utilizare a infrastructurii portuare în contextul epidemiei de COVID-19, JO L 165, 27.5.2020, p. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/697/oj.

31 octombrie 2020, în contextul pandemiei de COVID-19. Această posibilitate temporară a fost utilizată într-o măsură foarte redusă de porturile europene și nu s-a considerat necesară prelungirea măsurii.

Comisia consideră, în general, că punerea în aplicare a cadrului UE pentru furnizarea de servicii portuare și a normelor comune privind transparența financiară a porturilor este satisfăcătoare și în concordanță cu obiectivele stabilite în regulament.

Cu toate acestea, Comisia va continua să colaboreze cu statele membre și cu părțile interesate pentru a monitoriza aplicarea corectă a regulamentului în cele 327 de porturi ale rețelei transeuropene de transport.