COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 8.10.2026
COM(2026) 535 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

Informe sobre el funcionamiento y efecto del Reglamento sobre servicios portuarios

ES

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

Informe sobre el funcionamiento y efecto del Reglamento sobre servicios portuarios

1. INTRODUCCIÓN

Más de 1 000 puertos marítimos comerciales operan en 60 000 km de costa en la Unión Europea (UE). Esto convierte a la UE en una de las regiones con mayor número de puertos del mundo. 327[1] de estos puertos forman parte de la red transeuropea de transporte, 97 de los cuales se encuentran en la red «básica» y 230 en la red «global».

El Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo[2] («el Reglamento») persigue tres objetivos principales. El primer objetivo es garantizar un marco para la prestación de servicios portuarios. El segundo objetivo es garantizar que exista un marco adecuado para atraer la inversión necesaria a todos los puertos marítimos de la red transeuropea de transporte. El tercer objetivo es garantizar unas condiciones de competencia equitativas a nivel europeo tanto dentro de los puertos como entre ellos en toda Europa.

Como se establece en el considerando 10, el Reglamento no impone un modelo específico de gestión de los puertos marítimos y no afecta en modo alguno a la competencia de los Estados miembros para prestar, de conformidad con el Derecho de la Unión, servicios no económicos de interés general. Son posibles distintos modelos de gestión de los puertos con arreglo al Reglamento, siempre que se respeten el marco normativo para la prestación de servicios portuarios y las normas comunes en materia de transparencia financiera establecidas en dicho Reglamento.

De conformidad con el artículo 20 del Reglamento, la Comisión estaba obligada a presentar, a más tardar el 24 de marzo de 2023, el presente informe al Parlamento Europeo y al Consejo. Solo ha sido posible presentar este informe ahora, en 2026, por dos motivos: i) los retrasos que han tenido los Estados miembros a la hora de proporcionar la información que se les había solicitado, y ii) la lentitud de las respuestas de las partes interesadas a un cuestionario[3].

El presente informe llama la atención sobre la repercusión de la aplicación del Reglamento. Pretende ser una instantánea de la aplicación actual del Reglamento y su funcionamiento, y también tiene en cuenta los progresos realizados como parte del Comité de diálogo social sectorial de la UE para el sector portuario, como exige el artículo 20 del Reglamento. El presente informe no es una evaluación del Reglamento.

[1] 283 puertos marítimos y 44 puertos mixtos marítimos e interiores.

[2] Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos (DO L 57 de 3.3.2017, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/352/oj).

[3] Como parte de un estudio de apoyo contratado por la Comisión para recopilar datos y consultar a los Estados miembros y las partes interesadas pertinentes. Este estudio de apoyo se adjunta al presente informe.

El presente informe se basa en los siguientes elementos:

– las notificaciones de los Estados miembros realizadas en aplicación del Reglamento;

– las conclusiones de un estudio de apoyo (publicado junto con el presente informe) contratado por la Comisión para recopilar datos y consultar a los Estados miembros y las partes interesadas pertinentes a través de cuestionarios y entrevistas específicas;

– intercambios con los Estados miembros y las partes interesadas de la industria marítima como parte del grupo de expertos de la Comisión «Foro Europeo de Puertos»[4];

– intercambios de información con las autoridades de los Estados miembros encargadas de los puertos marítimos en cumplimiento de sus obligaciones de informar a la Comisión[5].

El diálogo entre la Comisión, las autoridades nacionales encargadas de los puertos y las distintas partes interesadas de los sectores marítimo y portuario tiene lugar en el Foro Europeo de Puertos, que es un grupo de expertos creado por la Comisión.

El Foro Europeo de Puertos se creó como un grupo de expertos de la Comisión en mayo de 2017. Su misión es intercambiar información y proporcionar asesoramiento sobre cuestiones relacionadas con los puertos y, en particular, proporcionar asesoramiento a la Comisión sobre iniciativas para promover y apoyar la aplicación uniforme del Reglamento.

El Foro Europeo de Puertos está compuesto por autoridades de los veintisiete Estados miembros, otras entidades públicas (por ejemplo, los Estados miembros del EEE), y quince organizaciones que representan a las profesiones e industrias portuarias.

El Foro Europeo de Puertos se ha reunido en diez ocasiones desde su creación y ha analizado una amplia variedad de cuestiones de interés directo para el sector portuario. Desde sus comienzos, ha analizado en particular determinadas disposiciones clave del Reglamento, y lo que es más importante, aquellas disposiciones sobre: i) acceso al mercado de servicios portuarios; ii) transparencia; iii) tasas; iv) consultas; v) mecanismos de tramitación de reclamaciones, y vi) disposiciones transitorias.

En ese contexto, la Comisión recopiló preguntas sobre determinadas disposiciones del Reglamento y ofreció indicaciones sobre la mejor manera de abordar estas cuestiones. Las cuestiones que se abordaron y las respuestas facilitadas están disponibles como anexo al acta de la tercera reunión del Foro Europeo de Puertos, celebrada el 14 de diciembre de 2018.

Otros temas de debate del Foro Europeo de Puertos han incluido: i) iniciativas legislativas o políticas que ha propuesto la Comisión desde la creación del grupo de expertos; ii) oportunidades de dotación de fondos y financiación para los puertos; iii) estudios realizados por asesores en nombre de la Comisión; iv) intercambios sobre ejemplos de buenas prácticas

[4] Foro Europeo de Puertos (E03542), https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=es&do=groupDetail.groupDetail&groupID=3542.

[5] Como se exige en los artículos 16 (Tramitación de reclamaciones), 17 (Autoridades correspondientes) y 19 (Sanciones) del Reglamento.

en el sector portuario; v) observaciones de los subgrupos del Foro Europeo de Puertos, e vi) información general recibida de las partes interesadas.

Con el fin de recopilar datos sobre la aplicación del Reglamento, la Comisión contrató los servicios de un asesor para una tarea denominada «Estudio de apoyo para el Informe sobre la aplicación del Reglamento (UE) 2017/352, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos»[6].

El objetivo de la tarea era desarrollar una visión general para fundamentar el presente informe sobre la aplicación por medio de: i) cuestionarios específicos para los Estados miembros, los organismos gestores de puertos, los prestadores de servicios portuarios y las compañías navieras, y ii) entrevistas específicas a los organismos gestores de puertos y los prestadores de servicios portuarios. El estudio de investigación muestra una instantánea de la aplicación del Reglamento.

El estudio cubre el período comprendido entre enero de 2023 y abril de 2024. Su duración original era de doce meses, pero se amplió debido a la lentitud de las respuestas a los cuestionarios por parte de varios Estados miembros y partes interesadas.

En este contexto, las autoridades de ocho de los veintidós Estados miembros marítimos —más de una tercera parte— no respondieron a los cuestionarios, a pesar de varios recordatorios, también de la Comisión. Hubo el mismo problema de falta de respuesta con las partes interesadas. Los organismos gestores de puertos de diez Estados miembros —es decir, casi la mitad de ellos— no facilitaron ninguna respuesta al cuestionario, y otros seis respondieron solo parcialmente. El panorama fue más alentador en lo que se refiere a los prestadores de servicios portuarios. Las respuestas recibidas de siete Estados miembros seguían siendo insuficientes, pero se recibieron conjuntos completos de respuestas de sus representantes en quince Estados miembros.

Como se destaca en los mapas incluidos en el estudio de apoyo, la tasa de respuestas en general fue desequilibrada, pues algunos Estados miembros o partes interesadas solo facilitaron respuestas parciales o no facilitaron ninguna respuesta, a pesar de las repetidas solicitudes de información tanto por parte del asesor como de la Comisión. En consecuencia, la representatividad de las conclusiones del estudio debe tomarse con precaución.

2. APLICACIÓN DEL REGLAMENTO POR CAPÍTULOS

2.1. Capítulo I: Objeto, ámbito de aplicación y definiciones

El Capítulo I del Reglamento**,** que incluye los **artículos 1 y 2**, establece el marco general del Reglamento.

[6] Comisión Europea: Dirección General de Movilidad y Transportes, *Estudio de apoyo para el Informe sobre la aplicación del Reglamento (UE) 2017/352 por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos*, Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, 2026, ISBN: 978-92-68-36569-4, https://op.europa.eu/publication/manifestation_identifier/PUB_MI0126001ENN.

Artículo 1 del Reglamento (objeto y ámbito de aplicación)

En el ámbito geográfico, el Reglamento se aplica a todos los puertos marítimos de la red transeuropea de transporte que se enumeran en el anexo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 [ahora sustituido por el Reglamento (UE) 2024/1679][7].

Sin embargo, en virtud del artículo 1, apartado 5, del Reglamento, los Estados miembros pueden decidir no aplicar el Reglamento a los puertos marítimos de la red «global» situados en las regiones ultraperiféricas. Portugal comunicó una decisión al respecto. Asimismo, los Estados miembros pueden decidir aplicar el Reglamento a puertos marítimos que no estén en la red transeuropea de transporte[8]. Por lo tanto, el Reglamento es actualmente aplicable a los 97 puertos de la red básica y a los 230 puertos de la red «global».

En su **ámbito material**, el Reglamento se aplica en su totalidad a la prestación de las siguientes categorías de servicios portuarios, bien dentro de la zona portuaria o bien en los accesos navegables que permiten entrar al puerto: i) suministro de combustible; ii) amarre; iii) recepción de desechos generados por buques y residuos de carga, y iv) remolque.

Artículo 2 del Reglamento (definiciones)

Algunos Estados miembros y partes interesadas plantearon preguntas sobre la interpretación de varias de las definiciones incluidas en el artículo 2. La Comisión compartió las preguntas y respuestas como parte del trabajo del Foro Europeo de Puertos mencionado.

2.2. Capítulo II: Prestación de servicios portuarios

El capítulo II del Reglamento**,** que incluye los **artículos 3 a 10,** contiene las normas relativas a la prestación de servicios portuarios, a saber: i) la organización de los servicios portuarios; ii) los requisitos mínimos para la prestación de servicios portuarios; iii) los procedimientos para garantizar el cumplimiento de los requisitos mínimos; iv) las limitaciones del número de prestadores de servicios portuarios; v) las obligaciones de servicio público; vi) los operadores internos; vii) el mantenimiento de los derechos de los trabajadores, y viii) las exenciones.

Artículo 3 del Reglamento (organización de los servicios portuarios)

Este artículo perfila de manera general las normas relativas a la organización de los servicios portuarios tal y como se desarrolla en los artículos siguientes. Estas normas abarcan cuestiones como: i) los requisitos mínimos; ii) las limitaciones del número de prestadores; iii) las obligaciones de servicio público, y iv) las restricciones relacionadas con operadores internos.

[7] Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 (DO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

[8] Hasta la fecha, ningún Estado miembro ha comunicado una decisión al respecto.

El estudio concluye que los requisitos mínimos fueron la condición aplicada con más frecuencia a los servicios portuarios, seguida de las limitaciones del número de prestadores y las obligaciones de servicio público. Las restricciones relacionadas con operadores internos solo se aplicaron marginalmente, en caso de aplicarse. Sin embargo, la mayoría de estas condiciones ya estaban vigentes antes de la aplicación del Reglamento. Estas condiciones las aplicaban principalmente los organismos gestores de puertos, ya que la mayoría de los Estados miembros, con dos excepciones, no impusieron ninguna de estas condiciones.

Artículo 4 del Reglamento (requisitos mínimos para la prestación de servicios portuarios)

El estudio concluye que todos los prestadores de servicios portuarios que contestaron a la encuesta indicaron que deben cumplir requisitos mínimos. La mayoría de los prestadores de servicios que contestaron a la encuesta manifestaron que la aplicación del Reglamento no había introducido cambios en estos requisitos. Con algunas excepciones, todos los organismos gestores de puertos aplicaban requisitos mínimos para realizar los servicios portuarios.

Acogiéndose al artículo 4, apartado 3, del Reglamento, tres Estados miembros —Francia, Italia y España— informaron a la Comisión de su decisión de imponer un requisito de «pabellón nacional» para los buques utilizados predominantemente para operaciones de remolque en puertos situados en sus territorios (es decir, los buques de remolque tenían que registrarse bajo el pabellón del país en el que prestaran servicios). Posteriormente, la Comisión recibió una reclamación sobre la aplicación del artículo 4, apartado 3, del Reglamento contra uno de estos Estados miembros. En consecuencia, la Comisión incoó procedimientos de infracción contra los tres Estados miembros en relación con este requisito de «pabellón nacional»: INFR(2025)2080 – Francia, INFR(2025)2081 – Italia e INFR(2025)4021– España.

Artículo 5 del Reglamento (procedimiento para garantizar el cumplimiento de los requisitos mínimos)

El estudio concluye que la amplia mayoría de los prestadores de servicios portuarios respondieron que habían recibido respuesta a su solicitud de prestar el servicio portuario en menos de un mes. En dos casos, los prestadores de servicios portuarios comunicaron que su solicitud de prestar el servicio portuario había sido rechazada sobre la base de los requisitos mínimos.

Artículo 6 del Reglamento (limitaciones del número de prestadores de servicios portuarios)

Haciendo uso del artículo 6, apartado 1, del Reglamento, Portugal decidió[9] conceder a sus puertos de la red «global» [que no cumplen con los criterios del artículo 20, apartado 2, letra

[9] Decreto Ley n.º 9/2022 de 11 de enero de 2022.

b), del Reglamento (UE) n.º 1315/2013[10]] la potestad de limitar el número de prestadores de servicios portuarios para un determinado servicio portuario.

El estudio concluyó que aproximadamente la mitad de los encuestados entre los organismos gestores de puertos han decidido imponer dichas restricciones y aproximadamente la mitad no han impuesto dichos requisitos. Todos los organismos gestores de puertos que declararon que aplican limitaciones indicaron que estas limitaciones ya estaban vigentes antes de la aplicación del Reglamento. En general, el suministro de combustible es el servicio portuario menos limitado, mientras que los servicios que están más limitados son el practicaje y el remolque, en particular a través de la imposición de un requisito de «pabellón nacional» para los remolcadores. Los principales motivos aducidos por los organismos gestores para imponer limitaciones se refieren a la realización de obligaciones de servicio público y la necesidad de garantizar unas operaciones portuarias seguras, protegidas o sostenibles desde el punto de vista medioambiental. Algunos organismos gestores de puertos prestan determinados servicios portuarios directamente o a través de una entidad bajo su control, y otros decidieron limitar el número de prestadores a uno.

Artículo 7 del Reglamento (obligaciones de servicio público)

El estudio concluye que dos Estados miembros —Bélgica y Portugal— han confiado el derecho a imponer obligaciones de servicio público a los organismos gestores de puertos. Además, un puerto finlandés y otro italiano también imponen obligaciones de servicio público. A este respecto, el practicaje, el remolque, el amarre y la recepción de desechos tienen la mayoría de obligaciones de servicio público.

Artículo 8 del Reglamento (operador interno)

El estudio concluye que en un Estado miembro (Dinamarca) los operadores internos[11] son relativamente comunes, y que también hay algunos operadores internos para algunos servicios portuarios en unos pocos puertos de Alemania, Bélgica, Croacia, Italia, Letonia y Portugal. Los servicios portuarios respecto de los que se ha comunicado que son realizados por operadores internos son todos servicios portuarios cubiertos por el Reglamento, sin que ningún servicio portuario en particular destaque por el número de incidencias.

Artículo 9 del Reglamento (mantenimiento de los derechos de los trabajadores)

El estudio concluye que la mayoría de los organismos gestores de puertos ya requerían una garantía de las condiciones de trabajo del personal adecuadas antes de la aplicación del Reglamento, y cuatro puertos llegaron a transferir los derechos y las obligaciones de un prestador de servicios portuarios saliente al nuevo prestador.

Artículo 10 del Reglamento (exenciones)

[10] Ahora artículo 25, apartado 4, letra b), del Reglamento (UE) 2024/1679.

[11] El organismo gestor del puerto, o la autoridad competente, puede decidir prestar un servicio portuario bien directamente o bien a través de una entidad jurídicamente independiente sobre la que ejerza un grado de control similar al que tiene sobre sus propios departamentos.

El capítulo II (sobre la prestación de servicios portuarios) y el artículo 21 (sobre las disposiciones transitorias) del Reglamento no se aplican a la manipulación de carga, los servicios al pasaje o el practicaje. Sin embargo, de conformidad con el artículo 10, apartado 2, del Reglamento, los Estados miembros pueden decidir aplicar tanto el capítulo II como el artículo 21 al practicaje. Un Estado miembro, Eslovenia, ha hecho uso de esta posibilidad[12].

2.3. Capítulo III: Transparencia y autonomía financieras

El capítulo III del Reglamento**,** que incluye los **artículos 11 a 13,** contiene las normas relativas a: i) la transparencia de las relaciones financieras entre las autoridades públicas y un organismo gestor de un puerto; ii) las tarifas por servicios portuarios, y iii) las tasas por infraestructuras portuarias.

Cabe destacar que, si bien el artículo 10, apartado 1, excluye la manipulación de carga, los servicios al pasaje o el practicaje del ámbito de aplicación del capítulo II, estos tres servicios están cubiertos por las disposiciones del capítulo III.

Artículo 11 del Reglamento (**transparencia de las relaciones financieras**)

El estudio concluye que desde la adopción del Reglamento, un organismo gestor de un puerto y varios prestadores de servicios portuarios realizaron adaptaciones en sus sistemas de contabilidad. La transparencia financiera tanto para los organismos gestores de puertos como para los prestadores de servicios portuarios está garantizada a través de la publicación de cuentas o informes anuales, así como de auditorías o comunicaciones a las entidades gubernamentales designadas. El estudio de apoyo incluye información más detallada sobre: i) la separación de los fondos públicos recibidos para la prestación de servicios portuarios o actividades de dragado de los fondos asignados para otras actividades (artículo 11, apartado 2, del Reglamento); ii) las reclamaciones (artículo 11, apartado 5, del Reglamento); iii) nuevos fondos públicos (artículo 11, apartado 6, del Reglamento); iv) compensación por obligaciones de servicio público (artículo 11, apartado 7, del Reglamento), y iv) la opción —no utilizada por ningún Estado miembro— de no aplicar el artículo 11, apartado 2, a sus puertos de la red «global» (artículo 11, apartado 8, del Reglamento). El estudio ha demostrado que los requisitos para la separación contable han sido efectivos.

Artículo 12 del Reglamento (tarifas por servicios portuarios)

El estudio concluye que en torno a una tercera parte de los organismos gestores de puertos que respondieron a la encuesta indicaron que las tarifas por servicios portuarios están integradas en otros pagos. Los prestadores de servicios portuarios confirmaron que las tarifas por servicios portuarios generalmente no están incluidas en otros pagos, ya que los clientes pagan las tarifas por servicios portuarios directamente al prestador de servicios. Durante el período comprendido entre enero de 2023 y abril de 2024, hubo muy pocas reclamaciones formales a las autoridades correspondientes de los Estados miembros en relación con las

[12] Uradni list RS (Boletín Oficial de la República de Eslovenia) n.º 11/20.

tarifas por servicios portuarios o solicitudes para proporcionar información a la autoridad correspondiente.

Artículo 13 del Reglamento (tasas por infraestructuras portuarias)

El estudio concluye que, para la amplia mayoría de prestadores de servicios portuarios, las tasas por infraestructuras portuarias son fácilmente identificables. Las variaciones en las tasas por infraestructuras portuarias por los motivos indicados en el artículo 13, apartado 4, fueron introducidas por cinco organismos gestores de puertos desde la adopción del Reglamento. En cambio, casi tres cuartas partes de los prestadores de servicios portuarios que respondieron declararon que las tasas por infraestructuras portuarias habían cambiado durante este período y en casi todos los casos estos cambios se comunicaron a su debido tiempo. Además, en tres casos las observaciones recibidas de las partes interesadas consultadas sugerían que las tasas por infraestructuras portuarias no estaban en consonancia con los principios de transparencia establecidos en el Reglamento. En prácticamente todos los casos, las tasas por infraestructuras portuarias se publican. Por último, en relación con las reclamaciones relacionadas con las tasas por infraestructuras portuarias recibidas por las autoridades nacionales, una cuarta parte de los organismos gestores de puertos indicaron que se les solicitó que proporcionaran información a la autoridad correspondiente.

2.4. Capítulo IV: Disposiciones generales y finales

El capítulo IV del Reglamento, que incluye los **artículos 14 a 22,** contiene las normas relativas a: i) la formación del personal; ii) la consulta a los usuarios del puerto y otras partes interesadas; iii) la tramitación de reclamaciones; iv) las autoridades correspondientes; v) los recursos, y vi) las sanciones.

Artículo 14 del Reglamento (formación del personal)

El estudio concluye que cuatro prestadores de servicios portuarios tuvieron que modificar sus prácticas en relación con la formación del personal desde la aplicación del Reglamento.

Artículo 15 del Reglamento (consulta a los usuarios del puerto y otras partes interesadas)

El estudio concluye que casi todos los organismos gestores de puertos consultaron a los usuarios del puerto y las partes interesadas antes de la aplicación del Reglamento. Cuatro puertos daneses declararon que no consultan a las partes interesadas. A excepción de la ordenación territorial, en casi todas las categorías de motivos para la consulta, el número de consultas ha aumentado desde la aplicación del Reglamento. Este aumento ha sido más notable en las medidas destinadas a garantizar la seguridad en la zona portuaria, incluidas, en su caso, la salud y la seguridad de los trabajadores portuarios. El estudio ha mostrado que el requisito de consulta incluido en el artículo 15 del Reglamento ha sido efectivo.

Artículo 16 del Reglamento (tramitación de reclamaciones)

Los artículos 16, 17 y 19 requieren que los Estados miembros informen a la Comisión de sus procedimientos y organismos de tramitación de reclamaciones nacionales (artículo 16), de sus autoridades correspondientes (artículo 17) y de sus sistemas de sanciones (artículo 19).

A más tardar el 24 de marzo de 2019, los Estados miembros debían informar a la Comisión de: i) sus procedimientos para la tramitación de reclamaciones, y ii) las autoridades encargadas de tramitar las reclamaciones (artículo 16, apartado 7, del Reglamento).

Antes de la fecha límite del 24 de marzo de 2019, ocho de los entonces veintitrés Estados miembros marítimos[13] habían cumplido todas sus obligaciones de notificación. En octubre de 2019, catorce Estados miembros marítimos habían cumplido todas sus obligaciones de notificación, y la Comisión envió una carta al resto de Estados miembros marítimos recordándoles sus obligaciones de notificación. En junio de 2020, un total de dieciséis Estados miembros habían cumplido todas sus obligaciones de notificación. En ese momento, otros tres Estados miembros habían cumplido sus obligaciones de notificación solo parcialmente. Por lo tanto, la Comisión incoó varios procedimientos de infracción, que posteriormente se cerraron cuando los Estados miembros hubieron cumplido sus obligaciones de notificación o solucionado las reclamaciones[14].

En la fecha de publicación del presente informe, todos los Estados miembros marítimos han completado sus obligaciones de notificación[15].

De acuerdo con la información recibida de los Estados miembros, los organismos de tramitación de reclamaciones se pueden agrupar en diferentes categorías: i) autoridades reguladoras encargadas del transporte; ii) autoridades marítimas; iii) autoridades de competencia, consumo o mercado; iv) ministerios encargados de la política de transporte; e incluso v) organismos creados específicamente para tramitar reclamaciones relacionadas con los puertos.

Tras realizar las comprobaciones de conformidad de las notificaciones recibidas, en julio de 2023, la Comisión incoó el procedimiento de infracción INFR(2021)2041 contra Alemania por: i) no determinar los organismos de tramitación de reclamaciones para puertos en algunas de sus regiones; ii) no determinar con el nivel de certeza requerido los órganos de tramitación de reclamaciones para los puertos en otras regiones de Alemania, y iii) el hecho de que los organismos de tramitación de reclamaciones designados no estuvieran en conformidad con los

[13] Es decir, los Estados miembros con al menos un puerto marítimo.

[14] En julio de 2020, la Comisión incoó procedimientos de infracción contra cuatro Estados miembros que en aquel momento no habían cumplido ninguna de sus obligaciones de notificación: INFR(2020)2210 – Bélgica, INFR(2020)2211 – Chipre, INFR(2020)2212 – Países Bajos e INFR(2020)2213 – Portugal. En diciembre de 2022, los cuatro Estados miembros habían cumplido todas sus obligaciones de notificación y en abril de 2023, los casos de infracción correspondientes se habían archivado.
En junio de 2021, la Comisión incoó procedimientos de infracción contra tres Estados miembros que en aquel momento solo habían cumplido parcialmente sus obligaciones de notificación: INFR(2021)2042 – Croacia, INFR(2021)2043 – Italia e INFR(2021)2044 – Eslovenia. En noviembre de 2021, dos de estos Estados miembros habían cumplido todas sus obligaciones de notificación y, en mayo de 2022, los casos de infracción correspondientes estaban cerrados. El último procedimiento de infracción que seguía abierto se cerró en diciembre de 2025.

[15] La página web siguiente ofrece una visión general de las notificaciones: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/ports/port-services-regulation_en?prefLang=es&etrans=es.

requisitos en virtud del artículo 16, apartado 2, del Reglamento. Una vez que Alemania solucionó las reclamaciones, el procedimiento de infracción se archivó en mayo de 2025.

El estudio concluye que seis organismos gestores de puertos han sido objeto de reclamaciones. Los servicios portuarios también han sido objeto de reclamaciones, en particular específicamente por parte de armadores. Cabe destacar que, de acuerdo con la información recibida de los Estados miembros como parte del estudio de apoyo, solo tres Estados miembros —Dinamarca, Irlanda y Suecia— han informado a la Comisión de las reclamaciones que recibieron. En la mayoría de Estados miembros, el formulario de tramitación de las reclamaciones está disponible en la lengua local y en inglés. En cuanto al intercambio de información sobre la aplicación del artículo 16 (que cubre la tramitación de las reclamaciones), el estudio de apoyo informa sobre la cooperación entre Dinamarca y Suecia, así como entre Polonia y Eslovenia. La Comisión apoya esta cooperación, de conformidad con el artículo 16, apartado 8, del Reglamento. En consonancia con el artículo 16, apartado 7, la Comisión ha publicado la información recibida de los Estados miembros en relación con sus organismos de tramitación de reclamaciones[16].

Artículo 17 del Reglamento (autoridades correspondientes)

Los Estados miembros también estaban obligados por el Reglamento a garantizar que los usuarios de puertos y otras partes interesadas pertinentes fueran informados acerca de las autoridades correspondientes mencionadas en: i) el artículo 11, apartado 5, (en el contexto de las reclamaciones en materia de transparencia de las relaciones financieras); ii) el artículo 12, apartado 3, (en el contexto de las reclamaciones en materia de tarifas por servicios portuarios), y el artículo 13, apartado 6, (en el contexto de las reclamaciones en materia de tasas por infraestructuras portuarias) y que los Estados miembros deben comunicar a la Comisión la información relativa a dichas autoridades. La Comisión ha publicado dicha información[17].

De acuerdo con la información recibida de los Estados miembros, los tipos de autoridades correspondientes incluyen: i) autoridades reguladoras encargadas del transporte; ii) autoridades marítimas; iii) ministerios encargados del transporte o de la política portuaria; o según proceda, iv) otros ministerios, autoridades de competencia u organismos específicos del puerto para la tramitación de reclamaciones.

Artículo 18 del Reglamento (recursos)

El estudio no pudo obtener información sobre recursos contra las decisiones o las medidas individuales adoptadas en virtud del Reglamento por el organismo gestor del puerto, por la autoridad competente o por cualquier otra autoridad nacional correspondiente.

[16] https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/ports/port-services-regulation_en?prefLang=es&etrans=es.

[17] https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/ports/port-services-regulation_en?prefLang=es&etrans=es.

Artículo 19 del Reglamento (sanciones)

Los Estados miembros debían, en virtud del Reglamento: i) establecer las normas sobre sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias aplicables a las infracciones del Reglamento, y ii) adoptar todas las medidas necesarias para garantizar que dichas normas se apliquen. Los Estados miembros también debían comunicar estas medidas a la Comisión. Sin embargo, a diferencia de las normas sobre la tramitación de reclamaciones y la notificación a la Comisión de las autoridades correspondientes, no existe un requisito de publicación por parte de la Comisión con respecto a las sanciones. El estudio de apoyo no reveló ninguna información adicional.

Artículo 20 del Reglamento (informe - progresos realizados en el marco del Comité de diálogo social sectorial de la UE para el sector portuario)

Además de la presentación del presente informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre el funcionamiento y efecto del Reglamento, el artículo 20 del Reglamento exige que este informe tenga en cuenta los progresos realizados como parte del Comité de diálogo social sectorial de la UE para el sector portuario. Desde la entrada en vigor del Reglamento, han tenido lugar veintidós reuniones del Comité de diálogo social sectorial. Un logro importante entre los interlocutores sociales que se reúnen en este Comité es el acuerdo alcanzado en 2023 sobre la formación para los trabajadores portuarios en relación con los contenedores fumigados. El Comité de diálogo social sectorial de la UE para el sector portuario también analizó: i) la repercusión de los cambios tecnológicos en el sector; ii) la repercusión de la política de competencia de la UE, en particular el Reglamento de exención por categorías para los consorcios en el sector; iii) las directrices sobre la prevención de accidentes en puertos; iv) la seguridad a bordo; v) las competencias y la formación; vi) las mujeres y los jóvenes en el sector portuario; vii) los requisitos de la UE para la carga y descarga segura de graneleros; viii) la seguridad marítima; ix) la repercusión de la ampliación del régimen de comercio de derechos de emisión al sector del transporte marítimo, y x) una estrategia portuaria europea.

En el período previo a la reunión del Comité de diálogo social sectorial de la UE para el sector portuario celebrada el 5 de febrero de 2026, las tres organizaciones a escala de la UE que representan a los trabajadores portuarios expresaron su opinión de que el diálogo social a escala de la UE había producido resultados tangibles limitados e informaron a la Comisión y a los demás interlocutores sociales reconocidos de su decisión de retirarse del Comité. La Comisión tomó nota de la decisión, y mantuvo su compromiso con el diálogo social y la consulta de los interlocutores sociales para garantizar la participación de todas las partes interesadas en la elaboración de las políticas.

Artículo 21 del Reglamento (disposiciones transitorias)

Este artículo contiene normas sobre las **disposiciones transitorias**, que establecen que:

- el Reglamento no se aplica a los contratos de servicios portuarios formalizados antes del 15 de febrero de 2017 y que sean de duración definida;
- los contratos de servicios portuarios formalizados antes del 15 de febrero de 2017 y que sean de duración indefinida o que tengan efectos similares deben modificarse para cumplir con lo dispuesto en el Reglamento a más tardar el 1 de julio de 2025.

El estudio concluye que siete autoridades portuarias declararon que no tenían contratos de servicios portuarios que hubieran sido formalizados antes del 15 de febrero de 2017 y que fueran de duración definida o que estuvieran vigentes en el momento de entrada en vigor del Reglamento. En cambio, otros organismos gestores de puertos declararon que sí tenían ese tipo de contratos para determinados tipos de servicios portuarios. Una quinta parte de los prestadores de servicios portuarios que respondieron declararon que tenían un contrato formalizado antes de la entrada en vigor del Reglamento y que era de duración definida. Ninguno de los organismos gestores tenía contratos de servicios portuarios formalizados antes del 15 de febrero de 2017 que fueran de duración indefinida. Sin embargo, algunos prestadores de servicios portuarios tenían tales contratos, en su mayoría con un período de gracia para cumplir el Reglamento. El estudio de investigación reveló que un Estado miembro tenía contratos de ese tipo en vigor para todas las empresas de practicaje que operaban en ese Estado miembro. Cabe recordar que, en virtud del artículo 21, apartado 2, del Reglamento, los contratos de servicios portuarios formalizados antes del 15 de febrero de 2017 y que sean de duración indefinida o que tengan efectos similares deben haberse modificado para cumplir con lo dispuesto en el Reglamento a más tardar el 1 de julio de 2025.

Artículo 22 del Reglamento (entrada en vigor)

Por último, el presente artículo contiene un **aplazamiento de dos años de la fecha de aplicación** del Reglamento desde la fecha de entrada en vigor, lo que significa que no entró en vigor hasta el 24 de marzo de 2019.

3. MODIFICACIONES AL REGLAMENTO Y SU APLICACIÓN

Desde su adopción el 14 de febrero de 2017, se ha realizado una modificación aplicable al Reglamento, a saber el Reglamento (UE) 2020/697 del Parlamento Europeo y del Consejo[18], que permitía a organismos gestores o autoridades competentes flexibilidad hasta octubre de 2020 en el cobro de tasas por infraestructuras portuarias debido al brote de COVID-19.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1 del Reglamento (UE) 2020/697, el organismo gestor del puerto o la autoridad competente puede decidir eximir, suspender, reducir o aplazar el pago de las tasas por infraestructuras portuarias que se devenguen en el período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de octubre de 2020.

De acuerdo con los datos recopilados por el estudio de apoyo, cinco Estados miembros para todos los puertos en su país, seis organismos gestores de puertos y una autoridad competente hicieron uso de las posibilidades concedidas por el artículo 1 del Reglamento (UE) 2020/697. Los detalles de las medidas aplicadas se pueden encontrar en el estudio de apoyo.

[18] Reglamento (UE) 2020/697 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 2020, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2017/352 con el fin de permitir a organismos gestores de puertos o autoridades competentes flexibilidad en el cobro de tasas por infraestructuras portuarias en el contexto del brote de COVID-19, (DO L 165 de 27.5.2020, p. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/697/oj).

4. CONCLUSIÓN

Desde su adopción hace nueve años, el Reglamento se ha aplicado gradualmente, con algunos retrasos.

Antes de la aplicación del Reglamento, los Estados miembros y las partes interesadas determinaron la necesidad de recibir asesoramiento de la Comisión sobre varias disposiciones para aclarar su significado. La Comisión proporcionó estas orientaciones en 2018 con el fin de ayudar a la aplicación adecuada del Reglamento. Hubo un número limitado de reclamaciones y procedimientos de infracción relacionados con la aplicación incorrecta del Reglamento.

En cuanto al cumplimiento, la medida de garantía del cumplimiento de la Comisión se ha centrado en las obligaciones de notificación de los Estados miembros. Esto ha incluido, cuando fue necesario, el inicio de varios procedimientos de infracción que han dado lugar a los efectos deseados de cumplimiento de las obligaciones de notificación de los Estados miembros.

El Reglamento (UE) 2020/697 concedía al organismo gestor del puerto o la autoridad competente la posibilidad de eximir, suspender, reducir o aplazar el pago de las tasas por infraestructuras portuarias que se devengaran en el período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de octubre de 2020 en el contexto de la pandemia de COVID-19. Esta posibilidad temporal apenas fue utilizada por los puertos europeos, por lo que no se consideró necesario prolongar la medida.

La Comisión considera, en general, que la aplicación del marco de la UE para la prestación de servicios portuarios y la adopción de normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos está en consonancia con los objetivos establecidos en el Reglamento y es satisfactoria.

No obstante, la Comisión seguirá trabajando con los Estados miembros y las partes interesadas para supervisar su aplicación correcta en los 327 puertos de la red transeuropea de transporte.