COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 8.10.2026
COM(2026) 535 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

Rapport sur le fonctionnement et les incidences du règlement sur les services portuaires

FR

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

Rapport sur le fonctionnement et les incidences du règlement sur les services portuaires

1. INTRODUCTION

L'Union européenne (UE) compte plus de 1 000 ports maritimes commerciaux qui opèrent le long de 60 000 km de littoral. Cela fait de l'UE l'une des régions du monde dotées du plus grand nombre de ports. Parmi ces ports, 327[1] sont intégrés au réseau transeuropéen de transport: 97 font partie du réseau «central» et 230 font partie du réseau «global».

Le règlement (UE) 2017/352 du Parlement européen et du Conseil (ci-après le «règlement»)[2] poursuit trois objectifs principaux. Le premier objectif est de garantir l'existence d'un cadre pour la fourniture de services portuaires. Le deuxième est de faire en sorte qu'un cadre approprié soit mis en place pour attirer les investissements nécessaires dans tous les ports maritimes du réseau transeuropéen de transport. Le troisième est de garantir des conditions de concurrence équitables au sein des ports européens et entre eux.

Comme indiqué au considérant (10) le règlement n'impose pas un modèle particulier pour la gestion des ports maritimes et n'a aucune incidence sur la compétence qu'ont les États membres de fournir, dans le respect du droit de l'UE, des services non économiques d'intérêt général. Différents modèles de gestion des ports sont possibles en application du règlement, pour autant que le cadre dans lequel s'effectue la fourniture de services portuaires et les règles communes en matière de transparence financière fixées dans le présent règlement soient respectés.

Conformément à l'article 20 du règlement, la Commission devait présenter ce rapport au Parlement européen et au Conseil au plus tard le 24 mars 2023. Il n'a été possible de fournir ce rapport qu'en 2026 pour deux raisons: i) les retards pris par les États membres dans la fourniture des informations qui leur ont été demandées; ii) la lenteur des réponses des parties prenantes à un questionnaire[3].

Le présent rapport est axé sur l'incidence de la mise en œuvre du règlement. Il vise à donner un aperçu de l'application actuelle du règlement et de son fonctionnement, et tient également compte de tout progrès accompli dans le cadre du comité de dialogue social dans le secteur portuaire au niveau de l'Union, comme l'exige l'article 20 du règlement. Le présent rapport ne constitue pas une évaluation du règlement.

[1] Dont 283 ports maritimes et 44 ports mixtes (maritimes et intérieurs).

[2] Règlement (UE) 2017/352 du Parlement européen et du Conseil du 15 février 2017 établissant un cadre pour la fourniture de services portuaires et des règles communes relatives à la transparence financière des ports, JO L 57 du 3.3.2017, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/352/oj.

[3] Dans le cadre d'une étude d'appui commandée par la Commission pour recueillir des données et consulter les États membres ainsi que les parties concernées. Cette étude d'appui est annexée au présent rapport.

Le présent rapport est fondé sur:

– les informations communiquées par les États membres en application du règlement;

– les conclusions d'une étude d'appui (publiée en même temps que ce rapport) commandée par la Commission pour recueillir des données et consulter les États membres ainsi que les parties concernées au moyen de questionnaires et d'entretiens ciblés;

– des échanges avec les États membres et les parties prenantes du secteur maritime réalisés dans le cadre du groupe d'experts de la Commission dénommé le «Forum européen des ports»[4];

– des échanges d'informations avec les autorités des États membres responsables des ports maritimes, conformément à leurs obligations d'informer la Commission[5].

Le dialogue entre la Commission, les autorités nationales responsables des ports et les différentes parties prenantes des secteurs maritime et portuaire se déroule dans le cadre du Forum européen des ports, un groupe d'experts mis en place par la Commission.

Ce forum a été créé en tant que groupe d'experts de la Commission en mai 2017. Sa mission est d'assurer l'échange d'informations et de fournir des conseils sur les questions portuaires et, plus particulièrement, de conseiller la Commission sur les initiatives visant à promouvoir et à favoriser la mise en œuvre uniforme du règlement.

Le Forum européen des ports est composé d'autorités de 27 États membres, d'autres entités publiques (par ex. des États membres de l'EEE) et de 15 organisations représentant les professions et les industries portuaires.

Le Forum s'est réuni 10 fois depuis sa création et a abordé un large éventail de questions présentant un intérêt direct pour le secteur portuaire. Depuis sa mise en place, il a notamment examiné certaines dispositions essentielles du règlement, et notamment les dispositions concernant: i) l'accès au marché des services portuaires; ii) la transparence; iii) les redevances; iv) les consultations; v) les mécanismes de traitement des plaintes; vi) les dispositions transitoires.

Dans ce contexte, la Commission a recueilli des questions sur certaines dispositions du règlement et fourni des indications sur la meilleure manière d'y répondre. Les questions posées et les réponses apportées sont disponibles en annexe du procès-verbal de la troisième réunion du Forum européen des ports, qui a eu lieu le 14 décembre 2018.

Parmi les autres sujets de discussion abordés par le Forum figurent: i) les initiatives législatives ou stratégiques qui ont été proposées par la Commission depuis la création du groupe d'experts; ii) les possibilités de financement concernant les ports; iii) les études réalisées par des consultants pour le compte de la Commission; iv) les échanges d'exemples

[4] Forum européen des ports (E03542), https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=fr&do=groupDetail.groupDetail&groupID=3542.

[5] Conformément aux articles 16 (Traitement des plaintes), 17 (Autorités compétentes) et 19 (Sanctions) du règlement.

de bonnes pratiques dans le secteur portuaire; v) les retours d'information des sous-groupes du Forum; vi) les retours d'information généraux des parties prenantes.

En vue de recueillir des données sur la mise en œuvre du règlement, la Commission a fait appel aux services d'un consultant pour la réalisation d'une étude d'appui au rapport sur la mise en œuvre du règlement (UE) 2017/352 établissant un cadre pour la fourniture de services portuaires et des règles communes sur la transparence financière des ports[6].

L'objectif de cette étude était de fournir une vue d'ensemble afin d'étayer le rapport de mise en œuvre par les deux moyens suivants: i) des questionnaires ciblés destinés aux États membres, aux gestionnaires des ports, aux prestataires de services portuaires et aux compagnies maritimes; ii) des entretiens ciblés avec les gestionnaires des ports et les prestataires de services portuaires. L'étude a permis d'obtenir un aperçu de la mise en œuvre du règlement.

L'analyse couvre la période allant de janvier 2023 à avril 2024. Sa durée initiale était de 12 mois, mais elle a été prolongée car un certain nombre d'États membres et de parties prenantes mettaient beaucoup de temps à répondre aux questionnaires.

Dans ce contexte, les autorités de 8 des 22 États membres maritimes (soit plus d'un tiers) n'ont pas répondu à ces questionnaires, malgré plusieurs rappels, notamment de la part de la Commission. De même, certaines parties prenantes n'ont pas répondu aux questionnaires, ce qui a également posé problème. Les gestionnaires des ports de 10 États membres (soit près de la moitié d'entre eux) n'ont pas du tout répondu à leur questionnaire et 6 autres n'y ont répondu que partiellement. La situation est plus encourageante en ce qui concerne les prestataires de services portuaires. Les réponses transmises par 7 États membres étaient insuffisantes, mais les représentants de 15 États membres ont fourni des réponses complètes.

Comme le soulignent les cartes incluses dans l'étude d'appui, le taux de réponse global s'avère déséquilibré: certains États membres ou parties prenantes n'ont fourni que des réponses partielles ou n'ont fourni aucune réponse, bien que le consultant et la Commission leur aient fait parvenir plusieurs demandes de retour d'information. Par conséquent, la représentativité des résultats de l'étude doit être considérée avec prudence.

2. MISE EN ŒUVRE DES DIFFERENTS CHAPITRES DU REGLEMENT

2.1. Chapitre I: Objet, champ d'application et définitions

Le chapitre I du règlement, qui comprend **l'article 1er et l'article 2**, définit le cadre général du règlement.

Article 1er du règlement (objet et champ d'application)

[6] Commission européenne: Direction générale de la mobilité et des transports, *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*, Office des publications de l'Union européenne, 2026, ISBN: 978-92-68-36569-4, https://op.europa.eu/publication/manifestation_identifier/PUB_MI0126001ENN.

En ce qui concerne le champ d'application géographique, le règlement s'applique à tous les ports maritimes du réseau transeuropéen de transport énumérés à l'annexe II du règlement (UE) nº 1315/2013 [remplacé depuis par le règlement (UE) 2024/1679][7].

Toutefois, en vertu de l'article 1er, paragraphe 5, du règlement, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer le règlement aux ports maritimes du réseau global situés dans les régions ultrapériphériques. Le Portugal a fait savoir qu'il avait pris une telle décision. De même, les États membres sont autorisés à décider d'appliquer le règlement à des ports maritimes qui ne font pas partie du réseau transeuropéen de transport[8]. Le règlement est donc actuellement applicable à l'ensemble des 97 ports du réseau central et des 230 ports du réseau global.

En ce qui concerne le **champ d'application matériel**, le règlement s'applique pleinement à la fourniture des catégories suivantes de services portuaires, soit à l'intérieur de la zone portuaire, soit sur les voies navigables d'accès au port: i) soutage; ii) lamanage; iii) collecte des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison; iv) remorquage.

Article 2 du règlement (Définitions)

Certains États membres et certaines parties prenantes ont posé des questions sur l'interprétation de plusieurs des définitions figurant à l'article 2. Ces questions, ainsi que les réponses apportées, ont été partagées par la Commission dans le cadre des travaux du Forum européen des ports, comme indiqué ci-dessus.

2.2. Chapitre II: Fourniture de services portuaires

Le chapitre II du règlement, qui comprend les **articles 3 à 10**, contient des règles relatives à la fourniture de services portuaires, à savoir: i) l'organisation des services portuaires; ii) les exigences minimales applicables à la fourniture de services portuaires; iii) les procédures de contrôle du respect des exigences minimales; iv) la limitation du nombre de prestataires de services portuaires; v) les obligations de service public; vi) le recours à des exploitants internes; vii) la sauvegarde des droits des travailleurs; et viii) les dérogations.

Article 3 du règlement (Organisation des services portuaires)

Cet article décrit, dans les grandes lignes, les règles relatives à l'organisation des services portuaires, qui sont exposées plus en détail dans les articles suivants. Ces règles couvrent des aspects tels que: i) les exigences minimales; ii) la limitation du nombre de prestataires; iii) les obligations de service public; iv) les restrictions applicables aux exploitants internes.

---

[7] Règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant les règlements (UE) 2021/1153 et (UE) nº 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) nº 1315/2013 JO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.

[8] À ce jour, aucun État membre n'a déclaré avoir pris une telle décision.

L'étude constate que la condition à laquelle les services portuaires sont le plus souvent soumis est l'obligation de respecter des exigences minimales, suivie de la limitation du nombre de prestataires et des obligations de service public. Les restrictions liées aux exploitants internes n'ont été imposées que ponctuellement, voire pas du tout. Toutefois, la plupart de ces conditions étaient déjà en vigueur avant la mise en œuvre du règlement. Ces conditions ont été principalement imposées par les gestionnaires des ports, car la plupart des États membres, à deux exceptions près, n'en ont imposé aucune.

Article 4 du règlement (Exigences minimales applicables à la fourniture de services portuaires)

L'étude constate que tous les prestataires de services portuaires qui ont répondu à l'enquête ont déclaré devoir respecter des exigences minimales. La plupart des prestataires qui ont répondu à l'enquête ont déclaré que la mise en œuvre du règlement n'avait apporté aucune modification à ces exigences. À quelques exceptions près, tous les gestionnaires de ports appliquaient des exigences minimales concernant la prestation de services portuaires.

Invoquant l'article 4, paragraphe 3, du règlement, trois États membres (la France, l'Italie et l'Espagne) ont informé la Commission de leur décision d'imposer une condition de «pavillon national» en ce qui concerne les bateaux utilisés principalement pour les opérations de remorquage dans les ports situés sur leur territoire (c'est-à-dire que les bateaux de remorquage devaient être immatriculés sous le pavillon du pays dans lequel ils fournissaient des services). Par la suite, la Commission a été saisie d'une plainte concernant la mise en œuvre de l'article 4, paragraphe 3, du règlement à l'encontre de l'un de ces États membres. La Commission a ensuite ouvert des procédures d'infraction à l'encontre des trois États membres concernant cette condition de «pavillon national»: INFR(2025)2080 – France, INFR(2025)2081 – Italie et INFR(2025)4021 – Espagne.

Article 5 du règlement (Procédure de contrôle du respect des exigences minimales)

L'étude révèle que la grande majorité des prestataires de services portuaires ont déclaré avoir reçu une réponse à leur demande de fourniture d'un service portuaire en moins d'un mois. Dans deux cas, des prestataires de services portuaires ont signalé que leur demande de fourniture d'un service portuaire avait été refusée sur la base d'exigences minimales.

Article 6 du règlement (Limitation du nombre de prestataires de services portuaires)

En application de l'article 6, paragraphe 1, du règlement, le Portugal a décidé[9] d'accorder à ses ports du réseau global [qui ne satisfont pas aux critères de l'article 20, paragraphe 2, point b), du règlement (UE) nº 1315/2013[10]] le pouvoir de limiter le nombre de prestataires de services pour un service portuaire donné.

[9] Décret-loi nº 9/2022 du 11 janvier 2022.
[10] Voir article 25, paragraphe 4, point b), du règlement (UE) 2024/1679.

L'étude a révélé que, parmi les gestionnaires des ports, environ la moitié des répondants ont décidé d'imposer de telles restrictions et l'autre moitié n'en ont pas imposé. Tous les gestionnaires des ports qui ont déclaré appliquer des limitations ont indiqué que ces dernières étaient déjà en place avant la mise en œuvre du règlement. Dans l'ensemble, le soutage est le service portuaire le moins limité, tandis que les services les plus limités sont le pilotage et le remorquage, y compris par l'imposition d'une condition de «pavillon national» pour les remorqueurs. Les principales raisons invoquées par les gestionnaires pour imposer des limitations sont liées à l'exécution d'obligations de service public et à la nécessité de garantir des opérations portuaires sûres, sécurisées ou durables sur le plan environnemental. Certains gestionnaires de ports fournissent certains des services portuaires eux-mêmes ou par l'intermédiaire d'une entité placée sous leur contrôle, et certains gestionnaires ont décidé ne pas recourir à plus d'un prestataire.

Article 7 du règlement (Obligations de service public)

L'étude a révélé que deux États membres (la Belgique et le Portugal) ont confié aux gestionnaires des ports le droit d'imposer des obligations de service public. En outre, un port finlandais et un port italien imposent eux aussi des obligations de service public. À cet égard, le pilotage, le remorquage, le lamanage et la collecte des déchets sont les obligations de service public les plus importantes.

Article 8 du règlement (Exploitant interne)

L'étude conclut que, dans un État membre (le Danemark), les exploitants internes[11] sont relativement courants; elle recense en outre quelques exploitants internes qui assurent certains services portuaires dans quelques ports en Belgique, en Croatie, en Allemagne, en Italie, en Lettonie et au Portugal. Les services portuaires déclarés comme étant fournis par des exploitants internes sont tous des services portuaires couverts par le règlement, sans qu'aucun service particulier ne se distingue par le nombre de prestations.

Article 9 du règlement (Sauvegarde des droits des travailleurs)

L'étude conclut que la plupart des gestionnaires des ports exigeaient déjà une garantie de conditions de travail appropriées pour le personnel avant l'application du règlement, et que quatre ports allaient jusqu'à transférer les droits et obligations d'un prestataire de services portuaires sortant au nouveau prestataire.

Article 10 du règlement (Dérogations)

Le chapitre II (relatif à la fourniture de services portuaires) et l'article 21 (relatif aux mesures transitoires) du règlement ne s'appliquent pas à la manutention des marchandises, aux services passagers ou au pilotage. Néanmoins, conformément à l'article 10, paragraphe 2, du

[11] Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente peut décider soit de fournir un service portuaire lui-même ou elle-même, soit de le faire par l'intermédiaire d'une entité juridiquement distincte sur laquelle il ou elle exerce un degré de contrôle analogue à celui qu'il ou elle exerce sur ses propres services.

règlement, les États membres peuvent décider d'appliquer le chapitre II et l'article 21 au pilotage. Un État membre, la Slovénie, a fait usage de cette possibilité[12].

2.3. Chapitre III: Transparence financière et autonomie

Le chapitre III du règlement, qui comprend les **articles 11 à 13**, contient des règles relatives: i) à la transparence des relations financières entre les pouvoirs publics et le gestionnaire d'un port; ii) aux redevances de services portuaires; iii) aux redevances d'infrastructure portuaire.

Il convient de noter que, bien que l'article 10, paragraphe 1, exclue la manutention des marchandises, les services passagers et le pilotage du champ d'application du chapitre II, ces trois services sont couverts par les dispositions du chapitre III.

Article 11 du règlement (Transparence des relations financières)

L'étude révèle que, depuis l'adoption du règlement, un gestionnaire de port et plusieurs prestataires de services portuaires ont adapté leurs systèmes comptables. La transparence financière, tant pour les gestionnaires des ports que pour les prestataires de services portuaires, est garantie par la publication de la comptabilité ou de rapports annuels, ainsi que par des audits ou des communications aux entités publiques désignées. L'étude d'appui contient des informations plus détaillées sur: i) la séparation entre les fonds publics reçus pour la fourniture de services portuaires ou les activités de dragage et les fonds alloués à d'autres activités (article 11, paragraphe 2, du règlement); ii) les plaintes (article 11, paragraphe 5, du règlement); iii) les fonds publics nouvellement attribués (article 11, paragraphe 6, du règlement); iv) les compensations d'obligations de service public (article 11, paragraphe 7, du règlement); v) la possibilité pour un État membre (qu'aucun n'a toutefois utilisée) de ne pas appliquer l'article 11, paragraphe 2, aux ports du réseau global situés sur son territoire (article 11, paragraphe 8, du règlement). L'étude a montré que les exigences en matière de séparation comptable ont été efficaces.

Article 12 du règlement (Redevances de services portuaires)

Comme le révèle l'étude, environ un tiers des gestionnaires de ports qui ont répondu à l'enquête ont indiqué que le paiement des redevances de services portuaires était intégré dans d'autres paiements. Les prestataires de services portuaires ont confirmé que le paiement de ces redevances n'est généralement pas inclus dans d'autres paiements, car les clients les paient directement au prestataire de services. Entre janvier 2023 et avril 2024, très peu de plaintes formelles ont été déposées auprès des autorités compétentes des États membres au sujet des redevances de service portuaire ou de demandes de fourniture d'informations à l'autorité compétente.

Article 13 du règlement (Redevances d'infrastructure portuaire)

[12] *Uradni list RS* (Journal officiel de la République de Slovénie), nº 11/20.

L'étude conclut que, pour la grande majorité des prestataires de services portuaires, les redevances d'infrastructure portuaire sont facilement identifiables. Depuis l'adoption du règlement, cinq gestionnaires de ports ont introduit, pour les raisons énoncées à l'article 13, paragraphe 4, des variations dans les redevances d'infrastructure portuaire. En revanche, près des trois quarts des prestataires de services portuaires répondants ont déclaré que les redevances d'infrastructure portuaire avaient été modifiées au cours de cette période et que, dans presque tous les cas, ces modifications avaient été communiquées en temps utile. De plus, dans trois cas, les informations transmises par les parties prenantes consultées laissent entendre que les redevances d'infrastructure portuaire n'étaient pas alignées sur les principes de transparence énoncés dans le règlement. Dans presque tous les cas, les redevances d'infrastructure portuaire sont rendues publiques. Enfin, en ce qui concerne les plaintes relatives aux redevances d'infrastructure portuaire reçues par les autorités nationales, un quart des gestionnaires de ports ont déclaré avoir été invités à fournir des informations à l'autorité compétente.

2.4. Chapitre IV: Dispositions générales et finales

Le chapitre IV du règlement, qui comprend les **articles 14 à 22**, contient des règles relatives: i) à la formation du personnel; ii) à la consultation des utilisateurs du port et des autres parties prenantes; iii) au traitement des plaintes; iv) aux autorités compétentes; v) aux recours; et vi) aux sanctions.

Article 14 du règlement (Formation du personnel)

L'étude révèle que quatre prestataires de services portuaires ont dû modifier leurs pratiques en matière de formation du personnel depuis l'application du règlement.

Article 15 du règlement (Consultation des utilisateurs du port et des autres parties prenantes)

L'étude conclut que presque tous les gestionnaires de ports ont consulté les utilisateurs des ports et les parties prenantes avant l'application du règlement. Quatre ports danois ont déclaré ne pas consulter les parties prenantes. À l'exception de l'aménagement de l'espace, dans presque toutes les catégories de motifs de consultation, le nombre de consultations a augmenté depuis la mise en œuvre du règlement. L'augmentation la plus notable concerne les mesures visant à garantir la sécurité dans la zone portuaire, y compris, le cas échéant, la santé et la sécurité des travailleurs portuaires. L'étude révèle que l'obligation de consultation prévue à l'article 15 du règlement a été efficace.

Article 16 du règlement (Traitement des plaintes)

Les articles 16, 17 et 19 imposent aux États membres d'informer la Commission de leurs procédures et organismes nationaux de traitement des plaintes (article 16), de leurs autorités compétentes (article 17) et de leur système de sanctions (article 19).

Au plus tard le 24 mars 2019, les États membres devaient informer la Commission: i) de leur procédure de traitement des plaintes; ii) de leurs autorités responsables du traitement des plaintes (article 16, paragraphe 7, du règlement).

À l'échéance du 24 mars 2019, 8 des 23 États membres maritimes[13] de l'époque s'étaient acquittés de la totalité de leurs obligations en matière de notification. En octobre 2019, 14 États membres maritimes s'étaient acquittés de la totalité de ces obligations, et la Commission a adressé une lettre aux autres États membres maritimes pour leur rappeler leurs obligations de notification. En juin 2020, 16 États membres au total s'étaient acquittés de la totalité de leurs obligations en matière de notification. Trois autres États membres ne s'en étaient alors que partiellement acquittés. La Commission a donc engagé plusieurs procédures d'infraction, qui ont par la suite été clôturées après que les États membres ont rempli leurs obligations de notification ou répondu aux griefs sur le fond[14].

À la date de la publication du présent rapport, tous les États membres maritimes se sont acquittés de leurs obligations de notification[15].

Selon les informations transmises par les États membres, les organismes de traitement des plaintes peuvent être regroupés en différentes catégories: i) les autorités de régulation chargées des transports; ii) les autorités maritimes; iii) les autorités responsables de la concurrence, des consommateurs ou du marché; iv) les ministères chargés de la politique des transports; et v) des organismes spécifiquement créés pour traiter les plaintes liées aux questions portuaires.

Après avoir procédé à des contrôles de conformité des notifications reçues, en juillet 2023, la Commission a engagé la procédure d'infraction INFR(2021)2041 contre l'Allemagne pour les motifs suivants: i) le pays n'avait pas identifié les organismes de traitement des plaintes concernant les ports de certaines de ses régions; ii) le pays n'avait pas identifié avec le niveau de certitude requis les organismes de traitement des plaintes concernant les ports d'autres régions allemandes; et iii) les organismes de traitement des plaintes désignés n'étaient pas conformes aux exigences de l'article 16, paragraphe 2, du règlement. L'Allemagne ayant remédié aux manquements, cette procédure d'infraction a été clôturée en mai 2025.

L'étude révèle que six gestionnaires de ports ont fait l'objet de plaintes. Certains services portuaires ont également fait l'objet de plaintes, notamment de la part d'armateurs. Il convient de noter que, selon les retours d'information transmis par les États membres dans le cadre de l'étude d'appui, seuls trois États membres (le Danemark, l'Irlande et la Suède) ont informé la Commission des plaintes qu'ils ont reçues. Dans la plupart des États membres, le formulaire

[13] C'est-à-dire les États membres disposant d'au moins un port maritime.

[14] En juillet 2020, la Commission a engagé des procédures d'infraction contre quatre États membres qui, à cette date, n'avaient satisfait à aucune de leurs obligations en matière de notification: INFR(2020)2210 – Belgique, INFR(2020)2211 – Chypre, INFR(2020)2212 – Pays-Bas et INFR(2020)2213 – Portugal. En décembre 2022, ces quatre États membres s'étaient acquittés de toutes leurs obligations de notification et, en avril 2023, les procédures d'infraction correspondantes avaient été clôturées.
En juin 2021, la Commission a engagé des procédures d'infraction contre trois États membres qui, à cette date, n'avaient que partiellement satisfait à leurs obligations en matière de notification: INFR(2021)2042 – Croatie, INFR(2021)2043 – Italie et INFR(2021)2044 – Slovénie. En novembre 2021, deux de ces États membres s'étaient acquittés de toutes leurs obligations de notification et, en mai 2022, les procédures d'infraction correspondantes avaient été clôturées. La dernière procédure d'infraction restante a été clôturée en décembre 2025.

[15] Le site web suivant donne un aperçu des informations transmises: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/ports/port-services-regulation_en

de traitement des plaintes est disponible dans la langue locale ainsi qu'en anglais. En ce qui concerne l'échange d'informations relatives à l'application de l'article 16 (qui couvre le traitement des plaintes), l'étude d'appui fait état d'une telle coopération entre le Danemark et la Suède, ainsi qu'entre la Pologne et la Slovénie. La Commission encourage cette coopération, conformément à l'article 16, paragraphe 8, du règlement. Conformément à l'article 16, paragraphe 7, la Commission a publié les informations transmises par les États membres concernant leurs organismes de traitement des plaintes[16].

Article 17 du règlement (Autorités compétentes)

Le règlement impose par ailleurs aux États membres de veiller à ce que les utilisateurs des ports et les autres parties prenantes concernées soient informés des autorités compétentes visées dans: i) l'article 11, paragraphe 5 (dans le cadre des plaintes relatives à la transparence des relations financières); ii) l'article 12, paragraphe 3 (dans le cadre de plaintes relatives aux redevances de services portuaires); et l'article 13, paragraphe 6 (dans le cadre des plaintes relatives aux redevances d'infrastructure portuaire). Il dispose également que les États membres doivent notifier ces autorités à la Commission. Ces notifications ont été publiées par la Commission[17].

Selon les informations transmises par les États membres, les différents types d'autorités compétentes comprennent: i) les autorités de régulation chargées des transports; ii) les autorités maritimes; iii) les ministères chargés de la politique des transports ou de la politique portuaire, ou, le cas échéant, iv) d'autres ministères, autorités responsables de la concurrence ou organismes spécialisés dans les questions portuaires et chargés du traitement des plaintes.

Article 18 du règlement (Recours)

L'étude n'a pas permis d'obtenir des informations sur les recours contre les décisions ou mesures individuelles prises en application du règlement par le gestionnaire du port, l'autorité compétente ou toute autre autorité nationale concernée.

Article 19 du règlement (Sanctions)

Le règlement impose aux États membres: i) de déterminer un régime de sanctions effectives, proportionnées et dissuasives applicable aux violations des dispositions du règlement; ii) de prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de ces sanctions. Les États membres sont également tenus de notifier ces mesures à la Commission. Toutefois, si cette dernière est tenue de publier les règles relatives au traitement des plaintes et à la notification des autorités compétentes, elle n'a aucune obligation de publication en ce qui concerne les sanctions. L'étude d'appui n'a pas révélé d'autres éléments.

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

Article 20 du règlement (Rapports – progrès accomplis dans le cadre du comité de dialogue social dans le secteur portuaire au niveau de l'Union)

Outre la soumission au Parlement européen et au Conseil du présent rapport sur le fonctionnement et les effets du règlement, l'article 20 du règlement exige que ce rapport tienne compte de tout progrès accompli dans le cadre du comité de dialogue social dans le secteur portuaire au niveau de l'Union. Depuis l'entrée en vigueur du règlement, 22 réunions de ce comité ont eu lieu. L'une des principales réalisations des partenaires sociaux réunis au sein du comité est l'accord conclu en 2023 sur la formation des travailleurs portuaires en ce qui concerne les conteneurs fumigés. Le comité de dialogue social dans le secteur portuaire au niveau de l'Union s'est également penché sur les questions suivantes: i) l'incidence des évolutions technologiques sur le secteur; ii) l'incidence de la politique de concurrence de l'UE, y compris du règlement d'exemption par catégorie en faveur des consortiums de transport maritime, sur le secteur; iii) les lignes directrices sur la prévention des accidents dans les ports; iv) la sécurité à bord; v) les compétences et la formation; vi) les femmes et les jeunes dans le secteur portuaire; vii) les exigences de l'UE en matière de chargement et de déchargement sûrs des vraquiers; viii) la sécurité maritime; ix) l'incidence de l'extension du système d'échange de quotas d'émission au secteur du transport maritime; x) une stratégie portuaire européenne.

Dans la perspective de la réunion du comité de dialogue social dans le secteur portuaire au niveau de l'Union du 5 février 2026, les trois organisations représentant les travailleurs portuaires au niveau de l'UE ont exprimé leur point de vue, affirmant que le dialogue social au niveau de l'Union avait produit peu de résultats tangibles, et ont informé la Commission et les autres partenaires sociaux reconnus de leur décision de se retirer du comité. La Commission a pris note de cette décision, tout en restant attachée au dialogue social et à la consultation des partenaires sociaux afin de garantir la participation de toutes les parties prenantes à l'élaboration des politiques.

Article 21 du règlement (Mesures transitoires)

Cet article contient des règles relatives aux **mesures transitoires**, qui disposent ce qui suit:

- le règlement ne s'applique pas aux contrats de services portuaires conclus avant le 15 février 2017 et dont la durée est limitée;
- les contrats de services portuaires conclus avant le 15 février 2017, dont la durée n'est pas limitée ou qui ont des effets similaires, doivent être modifiés aux fins de leur mise en conformité avec le règlement au plus tard le 1er juillet 2025.

L'étude révèle que sept autorités portuaires ont déclaré ne pas disposer de contrats de services portuaires conclus avant le 15 février 2017 et dont la durée était limitée ou qui étaient en vigueur au moment de l'entrée en vigueur du règlement. En revanche, d'autres gestionnaires de ports ont déclaré disposer de tels contrats pour certains types de services portuaires. Un cinquième des prestataires de services portuaires répondants ont déclaré disposer d'un contrat conclu avant l'entrée en vigueur du règlement et dont la durée était limitée. Aucun des gestionnaires ne disposait de contrats de services portuaires conclus avant le 15 février 2017 dont la durée n'était pas limitée. Toutefois, quelques prestataires de services portuaires avaient conclu de tels contrats, la plupart du temps assortis d'un délai de grâce pour leur permettre de se conformer au règlement. L'étude d'appui a révélé qu'un État membre avait

mis en place de tels contrats pour toutes les sociétés de pilotage opérant sur son territoire. Il est rappelé qu'en vertu de l'article 21, paragraphe 2, du règlement, les contrats de services portuaires conclus avant le 15 février 2017, dont la durée n'est pas limitée ou qui ont des effets similaires, devaient avoir été modifiés aux fins de leur mise en conformité avec le présent règlement avant le 1er juillet 2025.

Article 22 du règlement (Entrée en vigueur)

Enfin, cet article prévoyait un **report de deux ans de la date d'application** du règlement à compter de sa date d'entrée en vigueur, ce qui signifie qu'il n'est entré en application que le 24 mars 2019.

3. MODIFICATIONS DU REGLEMENT ET MISE EN ŒUVRE DE CES MODIFICATIONS

Depuis l'adoption du règlement, le 14 février 2017, une modification applicable y a été apportée, à savoir le règlement (UE) 2020/697 du Parlement européen et du Conseil[18], qui a permis aux gestionnaires de ports ou aux autorités compétentes de faire preuve de flexibilité jusqu'en octobre 2020 en ce qui concerne la perception de redevances d'infrastructure portuaire en raison de l'épidémie de COVID-19.

Conformément à l'article 1er du règlement (UE) 2020/697, le gestionnaire du port ou l'autorité compétente pouvait décider de renoncer à percevoir les redevances d'infrastructure portuaire dues pour la période allant du 1er mars 2020 au 31 octobre 2020, d'en suspendre la perception, d'en réduire le montant ou d'en reporter le paiement.

Selon les données recueillies aux fins de l'étude d'appui, cinq États membres ont fait usage des possibilités susmentionnées, accordées par l'article 1er du règlement (UE) 2020/697, pour tous les ports de leur pays, de même que six gestionnaires de ports et une autorité compétente. Les mesures appliquées sont détaillées dans l'étude d'appui.

4. CONCLUSION

Depuis son adoption il y a neuf ans, le règlement a été progressivement mis en œuvre, avec quelques retards.

Avant sa mise en application, les États membres et les parties prenantes avaient constaté la nécessité de recevoir des conseils de la Commission sur un certain nombre de dispositions afin d'en clarifier le sens. La Commission a fourni ces orientations en 2018 afin de favoriser

[18] Règlement (UE) 2020/697 du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 2020 modifiant le règlement (UE) 2017/352 afin de permettre au gestionnaire d'un port ou à l'autorité compétente de faire preuve de flexibilité en ce qui concerne la perception de redevances d'infrastructure portuaire dans le contexte de la propagation de la COVID-19, JO L 165 du 27.5.2020, p. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/697/oj.

la mise en œuvre adéquate du règlement. Un nombre limité de plaintes et de procédures d'infraction ont été recensées quant à l'application incorrecte du règlement.

En ce qui concerne l'exécution de la législation, les mesures d'exécution de la Commission se sont concentrées sur les obligations des États membres en matière de notification. Ces mesures ont inclus, le cas échéant, l'ouverture d'un certain nombre de procédures d'infraction, qui ont toutes produit l'effet souhaité pour garantir le respect des obligations de notification des États membres.

Le règlement (UE) 2020/697 a donné au gestionnaire du port ou à l'autorité compétente la possibilité de renoncer à percevoir les redevances d'infrastructure portuaire dues pour la période allant du 1er mars 2020 au 31 octobre 2020, d'en suspendre la perception, d'en réduire le montant ou d'en reporter le paiement, dans le contexte de la pandémie de COVID-19. Cette possibilité temporaire n'a guère été utilisée par les ports européens et il n'a pas été jugé nécessaire de prolonger la mesure.

La Commission considère, dans l'ensemble, que la mise en œuvre du cadre de l'UE pour la fourniture de services portuaires et des règles communes relatives à la transparence financière des ports est satisfaisante et conforme aux objectifs énoncés dans le règlement.

La Commission continuera néanmoins à collaborer avec les États membres et les parties prenantes pour contrôler sa bonne application dans les 327 ports du réseau transeuropéen de transport.