




# Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	2013/0157(COD) Procédure terminée
Fourniture de services portuaires et transparence financière des ports Modification <a href="#">2020/0067(COD)</a>	
Sujet 2.40 Libre circulation et prestation des services 2.40.02 Services publics, d'intérêt général, service universel 2.80 Coopération et simplification administratives 3.20.03 Transport maritime de personnes et frêt 3.20.09 Politique portuaire	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<b>TRAN</b> Transports et tourisme	S&D <a href="#">FLECKENSTEIN Knut</a> Rapporteur(e) fictif/fictive PPE <a href="#">VOZEMBERG-VRIONIDI Elissavet</a> ECR <a href="#">VAN DALEN Peter</a> ALDE <a href="#">MEISSNER Gesine</a> GUE/NGL <a href="#">KOULOGLOU Stelios</a> Verts/ALE <a href="#">TAYLOR Keith</a> EFDD <a href="#">D'AMATO Rosa</a>	16/07/2014
	Commission au fond précédente		
	<b>TRAN</b> Transports et tourisme	S&D <a href="#">FLECKENSTEIN Knut</a>	25/06/2013
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	<b>ECON</b> Affaires économiques et monétaires	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	<b>EMPL</b> Emploi et affaires sociales		20/04/2015
		GUE/NGL <a href="#">KARI Rina Ronja</a>	
	<b>IMCO</b> Marché intérieur et protection des consommateurs	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	<b>REGI</b> Développement régional	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	Commission pour avis précédente		
	<b>ECON</b> Affaires économiques et monétaires		
	<b>EMPL</b> Emploi et affaires sociales		12/06/2013
	ALDE <a href="#">DE BACKER Philippe</a>		
<b>IMCO</b> Marché intérieur et protection des			

	consommateurs		
	<b>REGI</b> Développement régional		
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	<a href="#">Agriculture et pêche</a>	<a href="#">3514</a>	23/01/2017
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">3335</a>	08/10/2014
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">3318</a>	05/06/2014
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	<a href="#">Mobilité et transports</a>	KALLAS Siim	
Comité économique et social européen			
Comité européen des régions			

Evénements clés			
23/05/2013	Publication de la proposition législative	<a href="#">COM(2013)0296</a>	Résumé
10/06/2013	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture/lecture unique		
05/06/2014	Débat au Conseil	<a href="#">3318</a>	Résumé
08/10/2014	Débat au Conseil	<a href="#">3335</a>	
20/10/2014	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture/lecture unique		
25/01/2016	Vote en commission, 1ère lecture/lecture unique		
17/02/2016	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture/lecture unique	<a href="#">A8-0023/2016</a>	Résumé
07/03/2016	Débat en plénière		
08/03/2016	Résultat du vote au parlement		
08/03/2016	Décision du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	<a href="#">T8-0069/2016</a>	Résumé
08/03/2016	Dossier renvoyé a la commission compétente		
11/10/2016	Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture	PE610.787 GEDA/A/(2016)010793	
12/12/2016	Débat en plénière		
14/12/2016	Décision du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	<a href="#">T8-0499/2016</a>	Résumé
23/01/2017	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
23/01/2017	Fin de la procédure au Parlement		
15/02/2017	Signature de l'acte final		
03/03/2017	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	

Référence de procédure	2013/0157(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement
	Modification <a href="#">2020/0067(COD)</a>
Base juridique	Règlement du Parlement EP 59-p4; Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 100-p2
Consultation obligatoire d'autres institutions	<a href="#">Comité économique et social européen</a> <a href="#">Comité européen des régions</a>
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/8/00167

## Portail de documentation

Document de base législatif		<a href="#">COM(2013)0296</a>	23/05/2013	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		<a href="#">COM(2013)0295</a>	23/05/2013	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		SWD(2013)0181	23/05/2013	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2013)0182	23/05/2013	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2013)0183	23/05/2013	EC	
Comité économique et social: avis, rapport		<a href="#">CES4030/2013</a>	11/07/2013	ESC	
Comité des régions: avis		<a href="#">CDR3610/2013</a>	28/11/2013	CofR	
Projet de rapport de la commission		<a href="#">PE557.153</a>	13/05/2015	EP	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE557.328</a>	02/07/2015	EP	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE560.894</a>	10/07/2015	EP	
Avis de la commission	<b>EMPL</b>	<a href="#">PE560.809</a>	01/10/2015	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">A8-0023/2016</a>	17/02/2016	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">T8-0069/2016</a>	08/03/2016	EP	Résumé
Lettre de Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel		GEDA/A/(2016)010793	05/10/2016	CSL	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">T8-0499/2016</a>	14/12/2016	EP	Résumé
Projet d'acte final		<a href="#">00041/2016/LEX</a>	15/02/2017	CSL	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		<a href="#">SP(2017)131</a>	08/03/2017	EC	

## Informations complémentaires

Document de recherche	<a href="#">Briefing</a>
Parlements nationaux	<a href="#">IPEX</a>
Commission européenne	<a href="#">EUR-Lex</a>

## 2013/0157(COD) - 23/05/2013 Document de base législatif

**OBJECTIF** : établir un cadre pour l'accès au marché des services portuaires et la transparence financière des ports.

**ACTE PROPOSÉ** : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

**RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN** : le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire sur un pied d'égalité avec le Conseil.

**CONTEXTE** : L'Europe compte au total 1.200 ports maritimes. Les activités portuaires contribuent directement à la création d'emplois, aux investissements étrangers et à la croissance du PIB. Au total, les ports représentent jusqu'à 3 millions d'emplois (directs et indirects) dans les 22 États membres maritimes. 96% des marchandises et 93% des passagers transitant par les ports de l'UE le font par les 319 ports maritimes répertoriés dans la [proposition de la Commission concernant les orientations relatives au réseau transeuropéen de transport \(RTE-T\)](#).

Le défi du développement des liaisons avec l'arrière-pays est déjà pris en compte dans la politique du RTE-T. Toutefois, d'autres défis clés continuent de se poser pour les ports du RTE-T. Premièrement, aujourd'hui, tous les ports RTE-T n'offrent pas les mêmes services de haut niveau. Deuxièmement, le cadre de gouvernance actuel des ports n'est pas toujours suffisamment attractif pour les investisseurs.

L'objectif est de contribuer à un fonctionnement plus efficient, interconnecté et durable du RTE-T en créant un cadre qui améliore les performances de tous les ports et les aide à faire face à l'évolution des exigences en matière de transport et de logistique. La proposition s'intègre dans la politique annoncée par la Commission dans le [Livre blanc sur les transports \(2011\)](#). Elle complète d'autres initiatives telles que [la proposition de directive sur l'attribution de contrats de concession](#) qui s'applique aux contrats de concession dans les ports.

Dans la communication intitulée «[Lacte pour le marché unique II - Ensemble pour une nouvelle croissance](#)», la Commission a rappelé que l'attractivité du transport maritime dépend de l'existence de services portuaires efficients et fiables et qu'il était nécessaire de s'attacher aux questions relatives à la transparence des financements publics et des redevances portuaires, aux efforts à fournir en termes de simplification administrative dans les ports et à l'examen des restrictions qui s'appliquent à la prestation de services portuaires.

**ANALYSE D'IMPACT** : l'analyse d'impact a mis en évidence cinq objectifs opérationnels liés à deux principaux défis :

1°) Moderniser les services et les opérations portuaires : i) clarifier et faciliter l'accès au marché des services portuaires ; ii) prévenir les abus de marché par les prestataires désignés de services portuaires ; iii) améliorer les mécanismes de coordination dans les ports.

2°) Créer des conditions-cadres propices aux investissements dans les ports : i) faire en sorte que les relations financières entre les pouvoirs publics, les autorités portuaires et les prestataires de services portuaires soient transparentes ; ii) garantir des redevances d'infrastructure portuaire transparentes et fixées de manière autonome.

L'option privilégiée est celle de la concurrence régulée et de l'autonomie des ports. L'analyse d'impact met en avant les avantages potentiels en termes de réductions des coûts (10 milliards EUR jusqu'en 2030), de développement du transport maritime à courte distance, de réduction de la congestion routière et de création d'emplois.

**BASE JURIDIQUE** : article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

**CONTENU** : la proposition de règlement vise à établir : a) un cadre clair pour l'accès au marché des services portuaires; b) des règles communes sur la transparence financière et les redevances à appliquer par les gestionnaires ou les prestataires de services portuaires. Elle comprend les éléments-clés suivants

**Champ d'application** : le règlement s'appliquerait à tous les ports maritimes répertoriés dans la proposition de la Commission concernant les orientations de l'Union relatives au réseau transeuropéen de transport.

**Libre prestation de services** : la libre prestation de services sera applicable aux services portuaires, mais le gestionnaire du port pourra imposer des exigences minimales aux prestataires de certains services portuaires. Ces exigences ne pourront se rapporter qu'aux qualifications professionnelles, à l'équipement nécessaire ou à la sécurité maritime, à la sûreté et la sécurité générales dans le port et aux exigences environnementales applicables.

Afin que ces exigences ne constituent un moyen implicite d'introduire des entraves commerciales, les critères devraient être objectifs et proportionnés pour assurer un traitement équitable à tous les exploitants, existants et potentiels. Les exploitants potentiels devraient avoir accès à des formations pour acquérir les connaissances locales spécifiques dont ils auront besoin.

La disposition qui précède ne sera pas imposée aux services de manutention des marchandises ni aux services terminaux aux passagers. Ces services sont souvent organisés au moyen de contrats de concession qui entrent dans le champ d'application de la future directive sur l'attribution de contrats de concession proposée par la Commission.

**Limitation du nombre de prestataires de services** : le cas échéant, la libre prestation de services pourrait être assortie d'une limitation du nombre de prestataires de services. Cette restriction devrait se fonder sur deux éléments: i) soit des limitations ou des réservations d'espace qui, si celles-ci figurent clairement dans un plan formel de développement portuaire, peuvent justifier la limitation du nombre d'exploitants actifs dans le périmètre du port, ii) soit une obligation de service public imposée à un exploitant et dont l'objectif devrait être clair et accessible au public.

**Obligations de service public** : un État membre devrait avoir la possibilité de désigner les autorités compétentes pour imposer une obligation de service public, conformément aux règles applicables en matière d'aides d'État. Les obligations de service public doivent être clairement

définies, transparentes, non discriminatoires et vérifiables et doivent se rapporter à la disponibilité (non-interruption), à l'accessibilité (pour tous les utilisateurs) ou à l'accessibilité économique (pour certaines catégories d'utilisateurs) du service portuaire.

Lorsque des obligations de service public sont imposées par une autorité compétente dans un ou plusieurs ports, cette autorité aura la possibilité d'organiser et d'exploiter commercialement des services portuaires spécifiques elle-même, à condition que ses activités restent confinées aux ports où elle impose des obligations de service public.

Droits des travailleurs : les droits des travailleurs devraient être protégés et les États membres devraient avoir la possibilité de renforcer davantage ces droits en cas de transfert d'entreprises et du personnel travaillant pour l'ancienne entreprise.

Concurrence régulée : lorsque le gestionnaire du port bénéficie de fonds publics, la comptabilité devrait être transparente afin de démontrer l'utilisation effective et appropriée de ces fonds publics.

Lorsque les prestataires désignés de services portuaires n'ont pas fait l'objet d'un appel d'offres et lorsqu'il s'agit d'exploitants internes, le prix du service devra être transparent, non discriminatoire et fixé selon les conditions normales du marché, notamment de manière à ce que les redevances totales ne dépassent pas le total des coûts engagés et un bénéfice raisonnable.

Redevances d'infrastructure portuaires transparentes : le gestionnaire du port devrait définir les redevances d'infrastructure portuaire de manière autonome et selon sa propre stratégie commerciale et d'investissement.

Les redevances d'infrastructure portuaire pourront varier selon les pratiques commerciales relatives à l'utilisation fréquente du port ou dans le but de promouvoir une utilisation plus efficace de l'infrastructure portuaire, le transport maritime à courte distance ou de hautes performances en matière de respect de l'environnement, l'efficacité énergétique ou l'efficacité carbone des opérations de transport.

Comité consultatif : un comité consultatif des utilisateurs du port serait mis en place dans chaque port. Ce comité rassemblera des représentants des exploitants de bateaux, des propriétaires de cargaison ou d'autres utilisateurs du port qui doivent payer une redevance d'infrastructure ou de services portuaires. Ce comité sera consulté sur la structure et le montant des redevances d'infrastructure portuaire et, dans certains cas, des redevances de services portuaires.

Consultation des parties prenantes : le gestionnaire du port devra consulter les parties prenantes, comme les entreprises établies dans les ports, les prestataires de services portuaires et les utilisateurs du port, sur des questions telles que la coordination des services portuaires, les liaisons avec l'arrière-pays ou les procédures administratives.

Contrôle et supervision : les États membres devraient veiller à ce qu'une autorité de contrôle indépendante surveille et supervise l'application du règlement. Les différents organes de contrôle indépendants nationaux devront échanger des informations sur leur travail et leurs principes décisionnels et collaborer étroitement afin de s'aider mutuellement dans l'exercice de leurs tâches.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'a pas d'incidence sur le budget de l'Union européenne.

ACTES DÉLÉGUÉS : la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

## 2013/0157(COD) - 23/05/2013 Document annexé à la procédure

---

La présente communication fait le point sur la politique portuaire européenne et s'appuie sur les progrès accomplis. Elle accompagne et complète une proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour l'accès au marché des services portuaires et la transparence financière des ports. Cette politique portuaire européenne révisée couvre les ports maritimes du réseau transeuropéen de transport, qui représentent 96% des marchandises et 93% des passagers transitant par les ports de l'Union.

Selon la Commission, les ports peuvent grandement contribuer à la relance économique et à la compétitivité à long terme des industries européennes sur les marchés mondiaux, tout en créant de l'emploi dans l'ensemble des régions côtières de l'UE. Les ports auront un rôle primordial à jouer dans le développement d'un réseau transeuropéen efficace et durable, en diversifiant les possibilités de transport et en contribuant au transport multimodal.

Toutefois, la politique portuaire européenne est aujourd'hui à la croisée des chemins. Si certains ports européens obtiennent de bonnes performances, de nombreux autres sont affectés par des problèmes structurels qui concernent la connectivité médiocre avec l'arrière-pays, le manque de transparence dans l'utilisation des fonds publics, les entraves à l'entrée sur le marché, l'obsolescence des modèles de gouvernance et une bureaucratie excessive.

En vue de s'attaquer à ces problèmes historiques, la communication recense une série d'actions de l'UE nécessaires pour exploiter davantage le potentiel des ports.

### 1) Relier les ports au réseau transeuropéen :

- dans le cadre de la gouvernance des corridors qui sera mise en place en vertu des orientations pour le développement du RTE-T, les ports seront encouragés à jouer un rôle de catalyseurs de l'intermodalité ;
- en partenariat avec les États membres, la Commission renforcera l'alignement des projets de transport financés au titre des Fonds structurels et du Fonds de cohésion avec le RTE-T, en favorisant prioritairement les projets portant sur l'accès aux ports et sur les liaisons avec l'arrière-pays.

### 2) Moderniser les services portuaires :

- pour les concessions en matière de manutention des marchandises et de terminaux passagers, la Commission veillera à l'application effective de la [directive horizontale sur les concessions](#) (bientôt adoptée) et de celle sur les marchés publics ;
- le [futur règlement](#) concernant l'accès des produits et services des pays tiers au marché intérieur des marchés publics de l'Union sera utilisé comme un levier pour faciliter les négociations en matière d'accès réciproque aux marchés hors-UE pour les acteurs mondiaux établis dans l'UE ;
- le règlement proposé parallèlement à la présente communication introduit des règles communes assurant qu'une autorité indépendante contrôle les redevances de services portuaires perçues par les exploitants qui disposent de droits exclusifs sans avoir

été désignés selon une procédure transparente et non discriminatoire ;

- la Commission présentera de nouvelles initiatives visant à simplifier davantage les procédures administratives dans les ports, notamment les procédures douanières ; des initiatives telles que le concept de «ceinture bleue», l'initiative «e-Maritime» ou l'initiative «fret en ligne» devraient être développées et complétées.

### 3) Attirer les investissements vers les ports :

- l'action portera sur la transparence du financement des ports, la clarification des règles relatives aux aides d'État et sur une efficacité accrue des redevances d'infrastructure portuaire,
- il est également nécessaire de renforcer la coopération avec les pays voisins, afin de parvenir à un système de transport durable qui profite à tous les partenaires de l'UE et soit fondé sur les principes de concurrence loyale, de transparence de l'utilisation des fonds publics et des instruments fiscaux, et de respect des normes sociales et environnementales.

### 4) Promouvoir le dialogue social :

- la Commission fournira l'assistance administrative et technique nécessaire au dialogue social au niveau de l'Union, avec un bilan des progrès réalisés en 2016;
- au titre du 7<sup>e</sup> programme-cadre de RDT dans le domaine des transports, la Commission lancera, avant fin 2013, une action concertée en vue d'examiner les questions liées à la santé et la sécurité, à la formation et à la qualification dans les ports de l'UE.

### 5) Améliorer le profil environnemental des ports :

- pour encourager l'application plus cohérente de redevances d'infrastructure portuaire différenciées en fonction des performances environnementales, la Commission proposera des principes de tarification environnementale et favorisera l'échange de bonnes pratiques d'ici à 2015 ;
- la Commission prévoit un réexamen de la directive sur les installations de réception portuaires en 2013-2014 en vue d'améliorer encore l'efficacité et l'efficience du système.

6) Encourager l'innovation : la compétitivité des ports européens dépendra de leur capacité à innover sur le plan de la technologie, de l'organisation et de la gestion. Leur rôle crucial en tant que plates-formes multimodales requiert des moyens efficaces et innovants pour les connexions intermodales et nécessite l'utilisation d'outils de gestion pour renforcer encore leur attrait. Dans le cadre de la mise en œuvre du programme «Horizon 2020», la Commission proposera des tâches prioritaires susceptibles de bénéficier d'un soutien de l'UE.

Suivi : la Commission surveillera les progrès réalisés par rapport aux objectifs définis dans la présente communication, et notamment la progression dans le développement de liaisons multimodales avec l'arrière-pays des ports, la modernisation des services portuaires et la capacité d'attirer des investissements.

## 2013/0157(COD) - 05/06/2014 Débat au Conseil

---

Le Conseil a pris note de l'état des travaux relatifs aux nouvelles règles proposées pour l'accès au marché des services portuaires et la transparence financière des ports, en se basant sur un rapport sur l'avancement des travaux élaboré par la présidence.

Pour rappel, l'examen du texte par le groupe « Transports maritimes » a commencé en octobre 2013, sous la présidence lituanienne et s'est poursuivi sous la présidence grecque.

La commission des transports et du tourisme, chargée du dossier au Parlement européen, a désigné M. Knut Fleckenstein (S&D-Allemagne) rapporteur pour la proposition. Le rapporteur a présenté son projet de rapport le 11 novembre 2013. Toutefois, par manque de temps et du fait que plusieurs questions essentielles sont restées en suspens, la commission TRAN a décidé de ne pas voter sur le rapport avant les élections au Parlement européen.

Il faut noter que sept parlements nationaux ont soumis un avis motivé sur la proposition (Belgique, Espagne, France, Lettonie, Malte, Pologne et Suède).

Les États membres sont, dans leur majorité, favorables aux objectifs généraux qui sous-tendent la proposition. Toutefois, ils expriment des préoccupations en ce qui concerne tant le fond de la proposition que la forme de l'instrument juridique, la plupart des délégations ayant exprimé une préférence pour une directive, voire une « législation non contraignante », par exemple des orientations, au lieu d'un règlement.

Les préoccupations exprimées par les délégations quant au fond portent, entre autres, sur le champ d'application du règlement, en ce qui concerne à la fois les services et les ports soumis au règlement.

Champ d'application de la fourniture des services : un grand nombre d'États membres ont proposé des exclusions supplémentaires pour les services portuaires, d'abord et avant tout pour les services liés aux aspects de sécurité (pilotage) et aux infrastructures portuaires (dragage). Il a été proposé que soit seuls les ports maritimes qui font partie du réseau central (c'est-à-dire principalement les grands ports) soit tout port maritime du RTE-T qui reçoit des fonds publics soient intégrés dans le champ d'application.

Procédures : la plupart des États membres souhaiteraient que des procédures plus simples et plus cohérentes soient prévues dans l'ensemble de la proposition. De nombreuses délégations ont demandé :

- une plus grande souplesse en ce qui concerne les procédures de contrôle du respect des exigences minimales prévues pour la fourniture de services portuaires ;
- davantage de souplesse en ce qui concerne la limitation du nombre de prestataires de services ; pour la limitation du nombre de services portuaires, il a été demandé de prendre en considération la sûreté, la sécurité et la viabilité environnementale.

Consultation des utilisateurs du port et contrôle : les États membres soutiennent le principe de la consultation des utilisateurs du port et des parties prenantes concernées, mais ils estiment que c'est aux ports ou aux États membres que devrait être laissé le soin de décider de la nature et du calendrier de cette consultation.

Pour ce qui est des organes de contrôle indépendants nationaux, la majorité des États membres ont fait part de leurs préoccupations quant au

risque de créer des charges administratives supplémentaires et quant au fonctionnement du mécanisme de contrôle.

Redevances d'infrastructure portuaire : plusieurs États membres se sont déclarés inquiets de l'impact du règlement proposé sur l'autonomie et la liberté commerciale des ports. Une large majorité d'entre eux sont opposés au fait que la Commission soit habilitée à harmoniser les redevances d'infrastructure portuaire au moyen d'actes délégués.

Aides d'États : certains États membres ont jugé important de clarifier le régime des aides d'États dans les ports. En outre, la proposition devrait être lue et réévaluée en liaison avec la nouvelle directive sur les concessions.

Enfin, plusieurs États membres ont estimé que le projet de rapport du rapporteur du Parlement contenait des améliorations de différents aspects de la proposition.

## 2013/0157(COD) - 17/02/2016 Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

---

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Knut FLECKENSTEIN (S&D, DE) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour l'accès au marché des services portuaires et la transparence financière des ports.

La commission parlementaire a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit:

Objet et champ d'application : le règlement établirait un cadre clair pour l'organisation des services portuaires et s'appliquerait à tous les ports maritimes du réseau transeuropéen de transport, répertoriés à l'annexe II du [règlement \(UE\) n° 1315/2013](#) du Parlement européen et du Conseil. Les services portuaires de dragage seraient exclus du champ d'application.

Les États membres pourraient décider : i) de ne pas appliquer le règlement aux ports maritimes du réseau transeuropéen de transport global situés dans les régions ultrapériphériques ; ii) d'introduire des dérogations afin d'éviter des charges administratives disproportionnées pour les ports maritimes du réseau transeuropéen de transport global dont le trafic annuel ne justifie pas l'application complète du règlement.

Organisation des services portuaires : les députés ont précisé que le système de ports de l'Union se caractérisait par une grande diversité, entre autres en matière de modèles d'organisation des services portuaires. L'adoption d'un système unique ne serait dès lors pas opportune.

Dès lors, le chapitre II de la proposition de la Commission (accès au marché) tel que modifié, porte désormais sur l'organisation des services portuaires et comporte des dispositions relatives aux exigences minimales imposées aux prestataires de services portuaires, à la limitation du nombre de prestataires de services, aux services fournis dans le cadre d'une obligation de service public et aux garanties en matière sociale.

Ce chapitre, exception faite des dispositions en matière de formation et de protection des travailleurs et des dispositions transitoires, ne s'appliquerait ni aux services de manutention des marchandises, ni aux services passagers, ni au pilotage.

- Exigences minimales : ces exigences devraient également porter sur :

- la disponibilité du service portuaire sur tous les postes à quai et sans interruption tout au long de la journée, de la nuit et de l'année, pour tous les utilisateurs;
- le respect de la législation sociale et du travail de l'État membre du port concerné, y compris des dispositions des conventions collectives ;
- la bonne réputation du prestataire de services portuaires, telle que déterminée par l'État membre concerné.

- Limitation du nombre de prestataires de services portuaires : sans préjudice des différents modèles existants en matière d'organisation des services portuaires, le gestionnaire du port ou l'autorité compétente pourraient également s'appuyer sur les motifs suivants :

- la rareté de la surface maritime, lorsque celle-ci constitue un élément essentiel de la capacité à fournir le service portuaire concerné de manière sûre et efficiente;
- l'inadaptation des caractéristiques du trafic portuaire ;
- la nécessité de garantir des opérations portuaires sûres, sécurisées ou respectueuses de l'environnement.

Toute limitation des prestataires d'un service portuaire devrait s'effectuer selon une procédure de sélection non discriminatoire et transparente, ouverte à toutes les parties intéressées. Lorsque le gestionnaire du port fournit lui-même des services portuaires ou les fournit par l'intermédiaire d'une entité juridiquement distincte qu'il contrôle directement ou indirectement, l'État membre devrait prendre les mesures nécessaires afin d'éviter les conflits d'intérêts.

- Obligations de service public : les États membres devraient désigner l'autorité compétente sur leur territoire, qui pourrait être le gestionnaire du port, habilitée à mettre en œuvre des obligations de service public en matière de services portuaires. Ces obligations devraient, entre autres, garantir:

- la sûreté, la sécurité ou la viabilité environnementale des opérations portuaires ;
- des services de transports de passagers adéquats au public et la cohésion territoriale.

- Droits des travailleurs : le rapport a précisé que le prestataire de services portuaires désigné devrait accorder au personnel des conditions de travail fondées sur des normes sociales contraignantes de type national, régional ou local. En outre, les droits des travailleurs devraient être préservés en cas de transfert d'entreprise ou d'établissements.

Les députés ont introduit un nouvel article obligeant l'employeur à veiller à ce que ses employés bénéficient de la formation nécessaire pour bien connaître les conditions dans lesquelles s'exerce leur travail et à ce que cette formation leur permette de faire face aux risques inhérents à leur travail.

Tout en respectant l'autonomie des partenaires sociaux, le comité du dialogue social pour le secteur portuaire au niveau de l'Union devrait élaborer des lignes directrices pour la mise en place d'exigences en matière de formation afin de réduire les risques d'accident et garantir aux travailleurs les meilleures conditions de travail possibles en matière de santé et de sécurité.

Redevances de services portuaires : le texte amendé précise que les redevances d'infrastructure portuaire peuvent varier selon la stratégie

économique du port et la politique de ce dernier en matière d'aménagement de l'espace, en fonction notamment de certaines catégories d'utilisateurs. Les critères utilisés pour ces variations devraient être équitables, n'entraîner aucune discrimination fondée sur la nationalité et respecter les règles en matière d'aides d'État et de concurrence.

Le gestionnaire du port devrait pouvoir, en toute autonomie, moduler les redevances d'infrastructure portuaire en fonction des pratiques commerciales.

Les députés ont supprimé la possibilité pour la Commission d'adopter des actes délégués en ce qui concerne les classifications communes des navires, des combustibles et des types d'activités utilisées pour moduler les redevances d'infrastructure et les principes communs de tarification utilisés pour déterminer les redevances d'infrastructure.

Consultation des utilisateurs du port et des parties prenantes : le gestionnaire du port devrait faire en sorte qu'il existe des mécanismes adéquats de consultation des utilisateurs du port. Il devrait consulter les utilisateurs du port en cas de modifications substantielles des redevances d'infrastructure portuaire.

Le cas échéant, les parties prenantes concernées exerçant leurs activités dans la zone portuaire devraient être régulièrement consultées sur des points tels que : i) les conséquences de la planification et des décisions d'aménagement de l'espace en ce qui concerne les performances environnementales; ii) les mesures visant à garantir et à améliorer la sécurité dans la zone portuaire, y compris la sécurité et la santé des travailleurs portuaires.

Contrôle indépendant : le texte modifié stipule que les États membres devraient veiller à l'existence de mécanismes efficaces pour traiter les plaintes concernant tous les ports maritimes soumis au règlement sur le territoire de chaque État membre. À cet effet, ils devraient désigner une ou plusieurs autorités et veiller à ce que les utilisateurs du port soient informés des modalités de dépôt d'une plainte.

Entrée en vigueur : les députés ont proposé que le règlement s'applique deux ans après sa date d'entrée en vigueur (plutôt qu'à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2015).

## 2013/0157(COD) - 08/03/2016 Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1<sup>ère</sup> lecture/lecture unique

---

Le Parlement européen a adopté (par 451 voix pour, 243 contre et 18 abstentions), des amendements à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour l'accès au marché des services portuaires et la transparence financière des ports.

La question a été renvoyée pour réexamen à la commission compétente. Le vote sur la résolution législative a été reporté à une séance ultérieure.

Les principaux amendements adoptés en plénière sont les suivants :

Objet et champ d'application : alors que la proposition de la Commission vise à établir un cadre pour l'accès au marché des services portuaires, le Parlement a proposé que le règlement ait pour objectif d'établir un cadre clair pour l'organisation des services portuaires s'appliquant à tous les ports maritimes du réseau transeuropéen de transport, répertoriés à l'annexe II du [règlement \(UE\) n° 1315/2013](#) du Parlement européen et du Conseil. Les services portuaires de dragage seraient exclus du champ d'application.

Les députés ont précisé que le règlement ne devrait pas imposer un modèle particulier de gestion des ports aux gestionnaires des ports étant donné que le système de ports de l'Union se caractérise par une grande diversité en matière de modèles d'organisation des services portuaires. Pour autant que les règles concernant l'accès au marché et la transparence financière soient respectées, les modèles de gestion des ports existants, qui sont établis au niveau national dans les États membres, pourraient donc être maintenus.

Organisation des services portuaires : le chapitre II de la proposition de la Commission (accès au marché) tel qu'amendé, porte désormais sur l'organisation des services portuaires, laquelle ferait l'objet de : a) d'exigences minimales imposées aux prestataires de services portuaires ; b) de limitations du nombre de prestataires de services portuaires; c) d'obligations de service public; d) d'un recours à des exploitants internes; e) d'un accès libre et ouvert au marché des services portuaires.

Ce chapitre, exception faite des dispositions en matière de formation et de protection des travailleurs et des dispositions transitoires, ne s'appliquerait ni aux services de manutention des marchandises, ni aux services passagers, ni au pilotage.

a) Exigences minimales : ces exigences devraient porter entre autres sur :

- la disponibilité du service portuaire sur tous les postes à quai et sans interruption tout au long de la journée, de la nuit et de l'année, pour tous les utilisateurs;
- le respect de la législation sociale et du travail de l'État membre du port concerné, y compris des dispositions des conventions collectives ;
- la bonne réputation du prestataire de services portuaires, telle que déterminée par l'État membre concerné.

b) Limitation du nombre de prestataires de services portuaires : la liste des motifs permettant de limiter la liberté de fournir des services devrait inclure :

- la rareté de la surface maritime, lorsque celle-ci constitue un élément essentiel de la capacité à fournir le service portuaire concerné de manière sûre et efficace;
- l'inadaptation des caractéristiques du trafic portuaire ;
- la nécessité de garantir des opérations portuaires sûres, sécurisées ou respectueuses de l'environnement.

Toute limitation des prestataires d'un service portuaire devrait s'effectuer selon une procédure de sélection non discriminatoire et transparente, ouverte à toutes les parties intéressées. Lorsque le gestionnaire du port fournit lui-même des services portuaires ou les fournit par l'intermédiaire d'une entité juridiquement distincte qu'il contrôle directement ou indirectement, l'État membre devrait prendre les mesures nécessaires afin d'éviter les conflits d'intérêts.



c) Obligations de service public : les États membres devraient désigner l'autorité compétente sur leur territoire, qui pourrait être le gestionnaire du port, habilitée à mettre en œuvre des obligations de service public en matière de services portuaires. Ces obligations devraient, entre autres, garantir :

- la disponibilité du service pour tous les utilisateurs, sur un pied d'égalité le cas échéant ;
- la sûreté, la sécurité ou la viabilité environnementale des opérations portuaires ;
- des services de transports de passagers adéquats au public et la cohésion territoriale.

d) Droits des travailleurs : le Parlement a précisé que le prestataire de services portuaires désigné devrait accorder au personnel des conditions de travail fondées sur des normes sociales contraignantes de type national, régional ou local. Le gestionnaire du port devrait imposer à tous les prestataires de services portuaires l'obligation de respecter toutes les normes sociales et de travail telles qu'établies par le droit de l'Union ou le droit national, ainsi que les conventions collectives applicables conformément aux traditions et usages nationaux. En outre, les droits des travailleurs devraient être préservés en cas de transfert d'entreprise ou d'établissements.

Les députés ont introduit un nouvel article obligeant l'employeur à veiller à ce que ses employés bénéficient de la formation nécessaire pour bien connaître les conditions dans lesquelles s'exerce leur travail et à ce que cette formation leur permette de faire face aux risques inhérents à leur travail.

Transparence financière : le Parlement a précisé que lorsque le gestionnaire du port bénéficiant de financements publics fournit lui-même des services portuaires ou de dragage, il devrait tenir des comptes séparés pour cette activité ou cet investissement financé par des fonds publics et ses autres activités.

Redevances de services portuaires : le texte amendé précise que les redevances d'infrastructure portuaire peuvent varier selon la stratégie économique du port et la politique de ce dernier en matière d'aménagement de l'espace, en fonction notamment de certaines catégories d'utilisateurs. Les critères utilisés pour ces variations devraient être équitables, n'entraîner aucune discrimination fondée sur la nationalité et respecter les règles en matière d'aides d'État et de concurrence.

Le gestionnaire du port devrait pouvoir, en toute autonomie, moduler les redevances d'infrastructure portuaire en fonction des pratiques commerciales.

Les députés ont supprimé la possibilité pour la Commission d'adopter des actes délégués en ce qui concerne les classifications communes des navires, des combustibles et des types d'activités utilisées pour moduler les redevances d'infrastructure et les principes communs de tarification utilisés pour déterminer les redevances d'infrastructure.

Consultation des utilisateurs du port et des parties prenantes : le gestionnaire du port devrait faire en sorte qu'il existe des mécanismes adéquats de consultation des utilisateurs du port. Il devrait consulter les utilisateurs du port en cas de modifications substantielles des redevances d'infrastructure portuaire. Les utilisateurs du port devraient recevoir des informations au sujet de la structure des redevances de services portuaires et des critères ayant servi à les déterminer.

Le cas échéant, les parties prenantes concernées exerçant leurs activités dans la zone portuaire devraient être régulièrement consultées sur des points tels que : i) les conséquences de la planification et des décisions d'aménagement de l'espace en ce qui concerne les performances environnementales; ii) les mesures visant à garantir et à améliorer la sécurité dans la zone portuaire, y compris la sécurité et la santé des travailleurs portuaires.

Contrôle indépendant : le texte modifié stipule que les États membres devraient veiller à l'existence de mécanismes efficaces pour traiter les plaintes concernant tous les ports maritimes soumis au règlement sur le territoire de chaque État membre. À cet effet, ils devraient désigner une ou plusieurs autorités et veiller à ce que les utilisateurs du port soient informés des modalités de dépôt d'une plainte.

Entrée en vigueur : les députés ont proposé que le règlement s'applique deux ans après sa date d'entrée en vigueur (plutôt qu'à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2015).

## 2013/0157(COD) - 14/12/2016 Texte adopté du Parlement, 1<sup>ère</sup> lecture/lecture unique

---

Le Parlement européen a adopté par 546 voix pour, 140 contre et 22 abstentions, une résolution législative sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour l'accès au marché des services portuaires et la transparence financière des ports.

La question avait été renvoyée pour réexamen à la commission compétente lors de la séance du 8 mars 2016.

La position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire a modifié la proposition de la Commission comme suit :

Objet et champ d'application : le règlement définirait un cadre pour la fourniture de services portuaires ainsi que des règles communes sur la transparence financière et les redevances de services portuaires et d'infrastructure portuaire.

Le règlement donnerait aux États membres la possibilité de décider s'ils souhaitent ou non l'appliquer aux ports maritimes du réseau global situés dans les régions ultrapériphériques.

Le Parlement a précisé que le règlement :

- ne devrait pas porter atteinte au régime de la propriété dans les États membres applicable aux ports maritimes, et devrait permettre l'existence de différentes structures portuaires dans les États membres ;
- ne devrait pas imposer pas un modèle particulier pour la gestion des ports maritimes et ne devrait avoir aucune incidence sur la compétence qu'ont les États membres de fournir, dans le respect du droit de l'Union, des services non économiques d'intérêt général.

Dès lors, différents modèles de gestion des ports seraient possibles, 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 règlement soient respectés.

Organisation des services portuaires : l'accès au marché de la fourniture de services portuaires dans les ports maritimes pourrait être soumis

à : i) des exigences minimales applicables à la fourniture de services portuaires; ii) une limitation du nombre de prestataires; iii) des obligations de service public; iv) des restrictions applicables aux exploitants internes.

Les États membres pourraient décider dans leur droit national de n'imposer aucune de ces conditions à une ou plusieurs catégories de services portuaires.

Le chapitre sur l'organisation des services portuaires ne s'appliquerait pas à la manutention des marchandises, aux services passagers ni au pilotage.

Exigences minimales applicables à la fourniture de services portuaires : ces exigences devraient porter entre autres sur :

- la disponibilité du service portuaire sur tous les postes à quai et sans interruption tout au long de la journée, de la nuit et de l'année, pour tous les utilisateurs ;
- le respect des exigences en matière de sécurité maritime ou de sécurité et de sûreté du port ou de ses travailleurs ;
- le respect des obligations découlant du droit social et du droit du travail qui sont applicables dans l'État membre du port concerné, y compris les dispositions des conventions collectives applicables, les exigences en matière d'effectifs et les exigences en matière d'heures de travail et de repos pour les marins, ainsi que les règles applicables en matière d'inspection du travail ;
- l'honorabilité du prestataire de services portuaires.

Les exigences minimales devraient être i) transparentes, objectives, non discriminatoires, proportionnées et pertinentes au regard de la catégorie et de la nature du service portuaire concerné; ii) respectées jusqu'à l'expiration du droit de fourniture d'un service portuaire.

Procédure de contrôle du respect des exigences minimales : le gestionnaire du port ou l'autorité compétente devrait accorder ou refuser le droit de fournir des services portuaires sur la base des exigences minimales dans un délai raisonnable n'excédant en aucun cas quatre mois à compter de la réception d'une demande d'octroi de ce droit et des documents nécessaires. Un refus devrait être dûment justifié.

Limitation du nombre de prestataires de services portuaires : la liste des motifs permettant de limiter la liberté de fournir des services devrait inclure les motifs suivants :

- la rareté ou l'affectation réservée des terres ou de l'espace navigable ;
- l'absence d'une telle limitation ferait obstacle à l'exécution des obligations de service public ainsi qu'à la nécessité d'exécuter des opérations portuaires sûres, sécurisées ou durables sur le plan environnemental ;
- les caractéristiques de l'infrastructure portuaire ou la nature du trafic portuaire sont telles que l'exécution des opérations par plusieurs prestataires de services portuaires dans le port ne serait pas possible ;
- il a été déterminé qu'un secteur ou sous-secteur portuaire dans un État membre, avec les services portuaires assurés dans ce cadre, exerce une activité qui est directement exposée à la concurrence.

Toute limitation des prestataires d'un service portuaire devrait s'effectuer selon une procédure de sélection non discriminatoire et transparente, ouverte à toutes les parties intéressées. Lorsque le gestionnaire du port fournit lui-même des services portuaires ou les fournit par l'intermédiaire d'une entité juridiquement distincte qu'il contrôle directement ou indirectement, l'État membre devrait prendre les mesures nécessaires afin d'éviter les conflits d'intérêts.

Obligations de service public : les États membres pourraient décider d'imposer des obligations de service public à des prestataires de services portuaires et confier le droit d'imposer de telles obligations au gestionnaire du port ou à l'autorité compétente, afin de garantir au moins l'un des éléments suivants :

- la disponibilité du service portuaire, pour l'ensemble des utilisateurs du port, à tous les postes d'amarrage et sans interruption, de jour comme de nuit, tout au long de l'année ;
- la disponibilité du service pour tous les utilisateurs, aux mêmes conditions ;
- la sûreté, la sécurité ou la viabilité environnementale des opérations portuaires ;
- la fourniture au public de services de transport adéquats; et
- la cohésion territoriale.

Droits des travailleurs : le Parlement a précisé que le gestionnaire du port devrait exiger du prestataire de services portuaires désigné qu'il accorde au personnel des conditions de travail conformes aux obligations découlant du droit social et du droit du travail et qu'il respecte les normes sociales énoncées dans le droit de l'Union, le droit national ou les conventions collectives.

Le Parlement a introduit un nouvel article obligeant l'employeur à veiller à ce que ses employés bénéficient de la formation nécessaire pour bien connaître les conditions dans lesquelles s'exerce leur travail (notamment les aspects liés à la santé et à la sécurité) et à ce que les exigences en matière de formation soient actualisées régulièrement de manière à relever les défis de l'innovation technologique.

Transparence financière : le Parlement a précisé que lorsque le gestionnaire du port bénéficiant de financements publics fournit lui-même des services portuaires ou de dragage, il devrait tenir des comptes séparés pour cette activité ou cet investissement financé par des fonds publics et ses autres activités.

Redevances de services portuaires : le texte amendé précise que les redevances d'infrastructure portuaire peuvent varier selon la stratégie économique du port et la politique de ce dernier en matière d'aménagement de l'espace, en fonction notamment de certaines catégories d'utilisateurs. Les critères utilisés pour ces variations devraient être transparents, objectifs et non discriminatoires, et conformes au droit de la concurrence, y compris les règles en matière d'aides d'État.

Consultation des utilisateurs du port et des parties prenantes : le gestionnaire du port devrait consulter les utilisateurs du port sur sa politique en matière de redevances. Cette consultation devrait porter notamment sur les modifications substantielles des redevances d'infrastructure portuaire et des redevances de services portuaires, lorsque des exploitants internes fournissent des services portuaires dans le cadre d'une obligation de service public.

Les fournisseurs de services portuaires devraient mettre à la disposition des utilisateurs du port des informations adéquates sur la nature et le niveau des redevances de services portuaires.

Conformément au droit national applicable, le gestionnaire du port devrait consulter les utilisateurs du port et les autres parties prenantes sur les questions essentielles relevant de sa compétence en ce qui concerne i) les questions environnementales; ii) l'aménagement de l'espace; et iii) les mesures visant à garantir la sécurité dans la zone portuaire, y compris, le cas échéant, la santé et la sécurité des travailleurs

portuaires.

Traitement des plaintes : chaque État membre devrait veiller à la mise en place d'une procédure efficace de traitement des plaintes découlant de l'application du règlement pour tous les ports maritimes soumis au règlement. Les États membres devraient veiller à une séparation fonctionnelle effective entre le traitement des plaintes, d'une part, et la propriété et la gestion des ports, la fourniture de services portuaires et l'utilisation du port, d'autre part.

Mesures transitoires : les contrats de services portuaires conclus avant la date d'adoption du règlement, dont la durée n'est pas limitée ou qui ont des effets similaires, devraient être modifiés pour être mis en conformité avec le règlement d'ici au 1<sup>er</sup> juillet 2025.

## 2013/0157(COD) - 15/02/2017 Acte final

---

OBJECTIF: établir un cadre pour la fourniture de services portuaires et des règles communes relatives à la transparence financière des ports.

ACTE LÉGISLATIF: Règlement (UE) 2017/352 du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour la fourniture de services portuaires et des règles communes relatives à la transparence financière des ports.

CONTENU: le règlement définit un cadre pour la fourniture de services portuaires ainsi des règles communes sur la transparence financière et les redevances de services portuaires et d'infrastructure portuaire.

Champ d'application: le règlement s'applique aux ports maritimes du réseau transeuropéen de transport (institué par le [règlement \(UE\) n° 1315/2013](#) du Parlement européen et du Conseil) par où transite la grande majorité du trafic maritime de l'Union. Les États membres restent libres de décider d'appliquer ou non le règlement dans d'autres ports. Ils peuvent aussi décider de ne pas appliquer le règlement aux ports maritimes du réseau global situés dans les régions ultrapériphériques.

En ce qui concerne les différentes catégories de services portuaires, la manutention de marchandises et les services aux passagers seront soumis aux règles de transparence financière, mais sont exclus des dispositions en matière de fourniture de services portuaires.

Les États membres peuvent également décider d'appliquer les règles d'accès aux services de pilotage. Dans de tels cas, ils devront en informer la Commission. Le dragage ne sera couvert que par les règles exigeant des comptes séparés pour les activités financées par l'État.

Accès aux services portuaires: le règlement vise à créer des conditions de concurrence équitables en établissant un cadre qui définit des conditions claires pour l'accès aux services portuaires dans l'UE.

Afin de tenir compte de la diversité du secteur portuaire en Europe, ainsi que des circonstances particulières des États membres, les États membres et les organes de gestion portuaire pourront i) imposer certaines exigences minimales pour la fourniture de services portuaires, ii) restreindre le nombre de fournisseurs de services dans un nombre limité de cas ou iii) imposer des obligations de service public.

Les exigences minimales peuvent concerner, par exemple:

- les qualifications professionnelles du prestataire de services portuaires ainsi que son honorabilité;
- le respect des exigences en matière de sécurité maritime ou de sécurité et de sûreté du port ou de ses accès ou installations;
- le respect des exigences environnementales;
- le respect de la loi sociale et du droit du travail applicable dans l'État membre du port concerné.

Les possibilités de limiter le nombre de fournisseurs de services comprennent, par exemple:

- la rareté ou l'affectation réservée des terres ou de l'espace navigable;
- les caractéristiques de l'infrastructure portuaire ou la nature du trafic portuaire rendant impossible l'exécution des opérations par plusieurs prestataires de services portuaires.

Les obligations de service public pourraient concerner, par exemple:

- la sécurité, la sûreté et la durabilité environnementale;
- la disponibilité du service pour tous les utilisateurs, aux mêmes conditions.

Toute limitation des prestataires d'un service portuaire devra s'effectuer selon une procédure de sélection non discriminatoire et transparente, ouverte à toutes les parties intéressées.

Droits des travailleurs: le gestionnaire du port devra exiger du prestataire de services portuaires désigné qu'il accorde au personnel des conditions de travail conformes aux obligations découlant du droit social et du droit du travail et qu'il respecte les normes sociales énoncées dans le droit de l'Union, le droit national ou les conventions collectives.

Transparence financière: le règlement rend les redevances des services portuaires et les redevances d'infrastructure portuaire plus transparentes.

Les relations financières entre les pouvoirs publics et le gestionnaire du port, ou toute autre entité fournissant des services portuaires en son nom, et bénéficiant de financements publics devront être consignées en toute transparence dans le système comptable.

Lorsqu'un organisme de gestion portuaire reçoit un financement public, il devra tenir des comptes distincts pour montrer comment ces fonds ont été utilisés.

Les États membres devront veiller à ce qu'une redevance d'infrastructure portuaire soit perçue. Le règlement précise que les redevances d'infrastructure portuaire peuvent varier selon la stratégie économique du port et la politique de ce dernier en matière d'aménagement de l'espace, en fonction notamment de certaines catégories d'utilisateurs.

Les critères utilisés pour ces variations devront être transparents, objectifs et non discriminatoires, et conformes au droit de la concurrence, y compris les règles en matière d'aides d'État.

Traitement des plaintes: chaque État membre devra veiller à la mise en place d'une procédure efficace de traitement des plaintes découlant de l'application du règlement pour tous les ports maritimes soumis au règlement.

ENTRÉE EN VIGUEUR: 23.3.2017.

Le règlement est applicable à partir du 24.3.2019.