



Bruxelles, le 29 juin 2016
(OR. en)

**Dossier interinstitutionnel:
2013/0157 (COD)**

**10579/1/16
REV 1**

**TRANS 257
MAR 179
FIN 400
CODEC 940**

RAPPORT

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents (1 ^{re} partie)
N° doc. préc.:	10228/16 TRANS 240 MAR 171 FIN 361 CODEC 882
N° doc. Cion:	10154/13 TRANS 272 MAR 62 FIN 300 CODEC 1234
Objet:	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 - Examen du texte de compromis final en vue d'un accord

INTRODUCTION

1. Le 23 mai 2013, la Commission a transmis au Conseil et au Parlement européen la proposition citée en objet¹.
2. La Commission a présenté sa proposition au Conseil "Transports, télécommunications et énergie" le 10 juin 2013, sous la présidence irlandaise.

¹ La proposition était accompagnée d'une communication de la Commission intitulée "Les ports: un moteur pour la croissance" (doc. 10160/13).

3. En octobre 2013, sous la présidence lituanienne, le groupe "Transports maritimes" a entamé l'examen du texte. Le groupe "Transports maritimes" a étudié en profondeur l'analyse d'impact au cours de deux réunions. Le débat sur l'analyse d'impact s'est appuyé sur la liste de contrôle indicative élaborée pour étudier les analyses d'impact de la Commission au sein du Conseil, dans le cadre de l'examen des propositions de la Commission et conformément au rapport sur l'analyse d'impact au sein du Conseil², et a constitué l'un des trois projets pilotes menés par le trio de présidences précédent sur cette liste de contrôle. Toutes les délégations ont soutenu et salué la possibilité de procéder à un examen plus approfondi de l'analyse d'impact. D'une manière générale, elles ont reconnu la valeur des travaux menés par la Commission pour réaliser cette analyse d'impact très complète. Toutefois, les délégations se sont montrées critiques sur plusieurs points, notamment les stratégies retenues/rejetées et la méthode choisie.
4. Les travaux se sont poursuivis sous la présidence grecque. La proposition a fait l'objet d'un rapport sur l'état d'avancement des travaux adressé au Conseil TTE à l'occasion de sa session du 5 juin 2014.
5. Une orientation générale a été arrêtée lors de la session du Conseil TTE du 8 octobre 2014, pendant la présidence italienne.
6. Le Parlement européen a adopté ses amendements en première lecture le 8 mars 2016. Le rapporteur, Knut Fleckenstein, S&D-DE, a été mandaté pour négocier un accord en première lecture avec le Conseil.
7. Une première réunion de trilogue s'est tenue le 18 avril 2016, suivie de deux trilogues les 24 mai et 9 juin 2016.
8. La dernière réunion de trilogue a eu lieu le 27 juin 2016. À cette occasion, un accord ad referendum a été dégagé avec le Parlement.
9. Dans le document figurant en annexe, les modifications apportées au mandat donné par le Comité des représentants permanents le 22 juin 2016 sont indiquées en **caractères gras et soulignés** et les passages supprimés sont remplacés par des crochets [...].
10. Les considérants qui font partie de l'accord à ce stade sont repris dans les notes de bas de page.

² Doc. 8406/13 + COR 1.

11. La présidence considère que l'accord obtenu avec le Parlement européen est équilibré et tient compte des préoccupations exprimées par les États membres au cours des négociations.
12. Le Royaume-Uni maintient une réserve d'examen parlementaire sur la proposition.

CONCLUSION

13. Compte tenu de ce qui précède, le Comité des représentants permanents est invité à examiner et à approuver le texte figurant en annexe.
-

Proposition de

règlement du Parlement européen et du Conseil

établissant un cadre pour la fourniture de services portuaires et la transparence financière des ports

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen³,

vu l'avis du Comité des régions⁴,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

[Les considérants ne sont pas inclus dans le présent document.]

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

³ JO C 327 du 12.11.2013, p. 111.

⁴ JO C 114 du 15.4.2014, p. 57.

CHAPITRE I – Objet, champ d'application et définitions

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement établit:

- a) un cadre pour la fourniture de services portuaires;
- b) des règles communes sur la transparence financière et les redevances de services portuaires et d'infrastructure portuaire.

2. Le présent règlement s'applique 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 et de sortie du port:

- a) soutage;
- b) manutention des marchandises;
- c) [...]
- d) lamanage;
- e) services passagers;
- f) collecte des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison;
- g) pilotage; et
- h) remorquage.

2 *bis*. L'article 12, paragraphe 2, s'applique également au dragage.

3. Le présent règlement s'applique à tous les ports maritimes du réseau transeuropéen de transport énumérés à l'annexe II du règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil^{5 6}.

3 bis. Les États membres peuvent décider de ne pas appliquer le présent règlement aux ports maritimes du réseau transeuropéen global de transport situés dans les régions ultrapériphériques visées à l'article 349 du TFUE. Lorsque les États membres décident de ne pas appliquer le présent règlement à ces ports maritimes, ils notifient cette décision à la Commission.

4. Les États membres peuvent aussi appliquer le présent règlement à d'autres ports maritimes. Lorsque les États membres décident d'appliquer le présent règlement à d'autres ports maritimes, ils notifient cette décision à la Commission.

4 bis. Le présent règlement est sans préjudice de la directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil⁷, de la directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil⁸ et de la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1. "soutage", le ravitaillement du bateau, alors qu'il est à quai, en combustible solide, liquide ou gazeux ou toute autre source d'énergie visant à assurer la propulsion du bateau et son approvisionnement général et spécifique en énergie;

⁵ Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

⁶ Considérant adopté d'un commun accord en rapport avec cet article: "Le présent règlement ne devrait en aucune façon porter atteinte aux dispositions de droit national qui régissent le régime de la propriété en ce qui concerne les ports maritimes, ni empêcher que des structures portuaires différentes existent dans les États membres."

⁷ Directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur l'attribution de contrats de concession (JO L 94 du 28.3.2014, p. 1).

⁸ Directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics et abrogeant la directive 2004/18/CE (JO L 94 du 28.3.2014, p. 65).

2. "services de manutention des marchandises", l'organisation et la manutention des marchandises entre le bateau transporteur et la terre, que ce soit pour l'importation, l'exportation ou le transit des marchandises, y compris la transformation, le saisissage, le désaisissage, l'arrimage le transport et le stockage temporaire des marchandises dans le terminal de manutention des marchandises concerné et en relation directe avec le transport des marchandises, à l'exclusion toutefois - sauf si l'État membre en décide autrement - de l'entreposage, du dépotage, du reconditionnement ou de tout autre service à valeur ajoutée lié aux marchandises manipulées;

2 bis. "autorité compétente", tout organisme public ou privé qui, pour le compte d'un niveau local, régional ou national, est habilité à exercer, en vertu d'actes législatifs ou d'instruments nationaux, des activités liées à l'organisation et à l'administration des activités portuaires, conjointement au gestionnaire du port ou en lieu et place de ce dernier;

3. "dragage", le déblaiement du sable, des sédiments ou d'autres substances qui recouvrent le lit de la voie navigable donnant accès au port ou de la zone portuaire qui relève de la compétence juridique du gestionnaire du port, y compris l'évacuation des matériaux déblayés, afin de permettre aux bateaux d'accéder au port, y compris les déblaiements initiaux (travaux neufs de dragage) et le dragage d'entretien destiné à maintenir l'accessibilité de la voie d'accès, étant entendu qu'il ne s'agit pas d'un service portuaire proposé à l'utilisateur;

4. [...]

5. "gestionnaire du port", tout organisme public ou privé qui, conjointement ou non avec d'autres activités, a pour objet, en vertu d'actes législatifs ou d'instruments nationaux, d'assurer, au niveau local, l'administration et la gestion de l'infrastructure portuaire et une ou plusieurs des tâches suivantes dans le port concerné: la coordination du trafic portuaire, la gestion du trafic portuaire, la coordination des activités des exploitants présents dans le port concerné, et/ou le contrôle des activités des exploitants présents dans le port concerné;

6. "lamanage", les services d'amarrage et de désamarrage, y compris de déhalage le long du quai, **nécessaires à la manœuvre en toute sécurité d'un bateau** [...] dans le port ou dans la voie navigable donnant accès au port;

7. "services passagers", l'organisation et la prise en charge des passagers, de leurs bagages et de leurs véhicules privés, entre le bateau transporteur et la terre, y compris le traitement des données à caractère personnel et le transport des passagers à l'intérieur du terminal passagers concerné;
8. "pilotage", le service de guidage d'un bateau par un pilote ou un poste de pilotage afin de permettre son entrée dans la voie navigable donnant accès au port, sa sortie de cette voie d'accès ou sa navigation à l'intérieur du port en toute sécurité;
9. "redevance d'infrastructure portuaire", une redevance prélevée au bénéfice direct ou indirect du gestionnaire du port ou de l'autorité compétente pour l'utilisation des infrastructures, des installations et des services, y compris dans les voies navigables donnant accès aux ports, ainsi que pour l'accès à la prise en charge des passagers et des cargaisons, à l'exclusion des fermages et redevances d'effet équivalent⁹;
10. "collecte des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison", leur réception dans toute installation fixe, flottante ou mobile permettant la collecte des déchets d'exploitation des navires ou des résidus de cargaison au sens de la directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁰;
11. "redevance de services portuaires", une redevance prélevée au profit du prestataire de services portuaires et versée par les utilisateurs du service concerné;
12. "contrat de services portuaires", un accord formel et juridiquement contraignant ou un autre acte d'effet équivalent entre un prestataire de services portuaires et un gestionnaire du port ou une autorité compétente, portant sur la fourniture d'un ou de plusieurs services portuaires visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2, quel que soit le mode de désignation desdits prestataires;

⁹ Considérant adopté d'un commun accord en rapport avec cette définition: "Le présent règlement ne devrait pas imposer de limites au gestionnaire du port, ou à l'autorité compétente, pour la mise en place de son système de tarification, pour autant que les redevances d'infrastructure portuaire payées par les exploitants de bateaux ou les propriétaires de cargaisons soient transparentes, **et en particulier aisément identifiables et non discriminatoires** [...], et qu'elles contribuent à assurer l'entretien et le développement des infrastructures et des installations de services ainsi que la fourniture des services nécessaires pour exécuter ou faciliter les opérations de transport dans la zone portuaire et sur les voies navigables donnant accès aux ports qui relèvent de la compétence juridique du gestionnaire du port."

¹⁰ Directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison (JO L 332 du 28.12.2000, p. 81).

13. "prestataire de services portuaires", toute personne physique ou morale fournissant ou souhaitant fournir, contre rémunération, une ou plusieurs catégories de services portuaires visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2;
14. "obligation de service public", une exigence définie ou déterminée afin de garantir la fourniture des services portuaires ou des activités d'intérêt général qu'un exploitant, s'il considérait son propre intérêt commercial, n'assurerait pas ou n'assurerait pas dans la même mesure ni dans les mêmes conditions;
15. "transport maritime à courte distance", l'acheminement de marchandises et de passagers par mer entre des ports situés en Europe géographique ou entre ces ports et des ports situés dans des pays non européens ayant une façade sur une mer fermée limitrophe de l'Europe;
16. "port maritime", une zone de terre ferme et d'eau constituée d'infrastructures et d'équipements permettant, essentiellement, l'accueil des bateaux, leur chargement et leur déchargement, le stockage de marchandises, la réception et la livraison de ces marchandises et l'embarquement et le débarquement de passagers, de membres d'équipage et d'autres personnes, ainsi que toute autre infrastructure dont les transporteurs ont besoin dans la zone portuaire;
17. "remorquage", l'assistance apportée à un bateau au moyen d'un remorqueur afin de lui permettre d'entrer dans le port, d'en sortir ou d'y naviguer en toute sécurité en aidant à sa manœuvre;
18. "voie navigable donnant accès à un port", une voie navigable donnant accès au port depuis la haute mer, telle qu'une entrée de port, un chenal, un fleuve, un canal maritime ou un fjord, si ladite voie navigable relève de la compétence juridique du gestionnaire du port.

CHAPITRE II - Fourniture de services portuaires

Article 3

Organisation des services portuaires¹¹

1. [...]

1 *bis*. L'accès au marché de la fourniture de services portuaires dans les ports maritimes peut, en vertu du présent règlement, être soumis à:

- a) des exigences minimales applicables à la fourniture de services portuaires;
- b) des limitations du nombre de prestataires;
- c) des obligations de service public;
- d) des restrictions applicables aux exploitants internes.

1 *ter*. [...] Les États membres peuvent prévoir dans leur droit national de n'[...] **imposer** aucune **des** [...] **conditions énoncées au paragraphe 1 *bis*** dans le cadre de la fourniture d'une ou de plusieurs catégories de services portuaires.

2. Les conditions d'accès aux infrastructures, installations et équipements du port sont équitables, raisonnables et non discriminatoires.

¹¹ Considérant adopté d'un commun accord en rapport avec cet article: "Conformément aux principes généraux énoncés dans les traités, les prestataires de services portuaires devraient être libres de proposer leurs services dans les ports maritimes relevant du présent règlement. Toutefois, il devrait être possible de soumettre l'exercice de cette liberté à certaines conditions."

Article 4

Exigences minimales applicables à la fourniture de services portuaires

1. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente peut exiger que les prestataires de services portuaires, y compris les sous-traitants, respectent des exigences minimales pour la prestation du service portuaire correspondant.
2. Les exigences minimales prévues au paragraphe 1 ne peuvent porter que sur:
 - a) les qualifications professionnelles du prestataire de services portuaires, de son personnel ou des personnes physiques qui assurent effectivement et en permanence la gestion des activités du prestataire de services portuaires;
 - a *bis*) la capacité financière du prestataire de services portuaires;
 - b) l'équipement nécessaire pour fournir les services portuaires concernés dans des conditions normales et en toute sécurité et la capacité de maintenir ces équipements au niveau requis;
 - b *bis*) la disponibilité du service portuaire, à tous les postes d'amarrage et sans interruption tout au long de la journée, de la nuit et de l'année, pour tous les utilisateurs;
 - c) le respect des exigences en matière de sécurité maritime ou de sécurité et de sûreté du port ou de ses accès, de ses installations, de ses équipements, de ses travailleurs et des autres personnes concernées;
 - d) le respect des exigences environnementales fixées à l'échelon local, national, européen et international;
 - d *bis*) le respect des obligations découlant de la législation sociale et du travail qui sont d'application 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 des marins ainsi que les règles applicables en matière d'inspection du travail¹²;

¹² Considérant adopté d'un commun accord en rapport avec cette disposition: "**Les États membres devraient pouvoir exiger le respect des obligations découlant du droit social et du droit du travail dans le cadre de la gestion de services portuaires dans le port concerné.**"

d *ter*) l'honorabilité du prestataire de services portuaires, telle qu'elle est déterminée conformément à toute législation nationale applicable en la matière, compte tenu de tout motif sérieux de douter de la fiabilité du prestataire de services portuaires¹³;

d *quater*) la disponibilité du service portuaire pour tous les utilisateurs;

d *quinquies*) la disponibilité du service sans interruption au cours de la journée, de la nuit, de la semaine et de l'année.

2 *bis*. Sans préjudice du paragraphe 3, lorsqu'un État membre juge nécessaire d'imposer des conditions de pavillon pour garantir le respect total des dispositions du paragraphe 2, point d *bis*), en ce qui concerne les bateaux utilisés principalement pour les opérations de remorquage et de lamanage dans les ports situés sur son territoire, il informe la Commission de sa décision avant la publication de l'avis de contrat ou, en l'absence d'avis de contrat, avant d'imposer lesdites conditions de pavillon¹⁴.

3. Les exigences minimales¹⁵:

- a) sont transparentes, objectives, non discriminatoires, proportionnées et pertinentes au regard de la catégorie et de la nature du service portuaire concerné;
- b) sont respectées jusqu'à expiration du droit de fourniture d'un service portuaire.

¹³ Considérant adopté d'un commun accord en rapport avec cette disposition: "Afin de déterminer si un prestataire de services portuaires satisfait aux conditions d'honorabilité, l'autorité compétente, ou le gestionnaire du port, devrait examiner s'il existe des motifs sérieux de douter de la fiabilité du prestataire de services portuaires, tels que des condamnations ou des sanctions pour des infractions pénales graves ou une violation grave du droit national ou de l'Union applicable."

¹⁴ Considérant adopté d'un commun accord en rapport avec cette disposition: "**Les États membres devraient informer la Commission avant toute décision d'imposer des conditions de pavillon aux bateaux utilisés principalement pour des opérations de remorquage et de lamanage. Il convient que cette décision soit non discriminatoire et fondée sur des motifs transparents et objectifs et qu'elle ne crée pas d'entraves disproportionnées à l'entrée sur le marché.**"

¹⁵ Considérant adopté d'un commun accord en rapport avec cette disposition: Les exigences minimales devraient contribuer à garantir un niveau élevé de qualité des services portuaires et ne pas créer d'entraves à l'entrée sur le marché, conformément aux objectifs généraux du présent règlement."

4. Lorsque les exigences minimales comprennent la connaissance de particularités locales, le gestionnaire du port, ou l'autorité compétente, veille à ce que les informations soient aisément accessibles dans des conditions transparentes et non discriminatoires.

5. Dans les cas visés au paragraphe 1, le gestionnaire du port ou l'autorité compétente aura, dans un délai de ... * ou, en ce qui concerne les exigences minimales applicables après cette date, au moins trois mois avant la date d'entrée en vigueur de ces exigences, publié les exigences minimales visées au paragraphe 2 et la procédure d'octroi du droit à la fourniture de services portuaires en vertu de ces exigences. Les prestataires de services portuaires sont informés au préalable de toute modification apportée aux critères et à la procédure.

5 bis. Les dispositions du présent article s'appliquent sans préjudice des dispositions de l'article 8.

Article 5

Procédure de contrôle du respect des exigences minimales

1. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente traite les prestataires de services portuaires de manière transparente, objective, non discriminatoire et proportionnée.

2. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente accorde ou refuse le droit de fournir des services portuaires sur la base des exigences minimales établies conformément à l'article 4 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.

2 bis. Tout refus du gestionnaire du port ou de l'autorité compétente est dûment justifié sur la base des exigences minimales énoncées à l'article 4, paragraphe 2.

3. Toute limitation ou tout retrait, par le gestionnaire du port, ou l'autorité compétente, du droit de fournir un service portuaire est dûment justifié, conformément au paragraphe 1.

* *JO: veuillez insérer la date: 24 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.*

Article 6

Limitations du nombre de prestataires de services portuaires¹⁶

1. Le gestionnaire du port, ou l'autorité compétente, peut limiter le nombre de prestataires de services portuaires pour un service portuaire donné en s'appuyant sur un ou plusieurs des motifs suivants:

a) la rareté ou l'affectation réservée des terres ou de l'espace navigable, à condition que la limitation soit conforme aux décisions ou aux plans tels qu'ils ont été adoptés par le gestionnaire du port et, le cas échéant, toute autre autorité publique compétente conformément à la législation nationale;

b) l'absence de limitation fait obstacle à l'exécution des obligations de service public visées à l'article 8, y compris lorsque cette absence de limitation accroît de façon excessive les coûts afférents au respect de ces obligations que doivent supporter le gestionnaire du port, l'autorité compétente ou les utilisateurs du port;

b *ter*) l'absence de limitation fait obstacle à la nécessité d'exécuter des opérations portuaires sûres, sécurisées ou durables sur le plan environnemental;

b *quater*) les caractéristiques **de l'infrastructure portuaire ou la nature** du trafic **portuaire** ne permettent pas à plusieurs prestataires de services portuaires **d'opérer [...] dans le port**¹⁷;

b *quinquies*) il a été déterminé, conformément à l'article 35 de la directive 2014/25/UE, qu'un secteur ou sous-secteur portuaire dans un État membre, ainsi que les services portuaires assurés dans ce cadre, exerce une activité directement exposée à la concurrence au sens de l'article 34 de ladite directive. Dans ce cas, les paragraphes 2 à 3 du présent article ne s'appliquent pas.

2. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente publie toute proposition d'appliquer le paragraphe 1 au moins trois mois à l'avance, accompagnée des motifs la justifiant, en donnant à toute partie intéressée la possibilité de formuler des observations dans un délai raisonnable.

¹⁶ Considérant adopté d'un commun accord en rapport avec cet article: "Le présent règlement ne devrait pas porter préjudice au droit des États membres d'imposer des obligations de service public en matière de services portuaires."

¹⁷ Considérant adopté d'un commun accord en rapport avec cette disposition: "Il conviendrait que toute limitation du nombre de prestataires de services portuaires soit fondée sur des motifs clairs et objectifs et qu'elle ne crée pas d'entraves disproportionnées à l'entrée sur le marché."

3. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente publie la décision adoptée.

3 *bis*. Toute limitation du nombre de prestataires d'un service portuaire s'effectue selon une procédure de sélection non discriminatoire et transparente qui est ouverte à toutes les parties intéressées. Le gestionnaire du port, ou l'autorité compétente, publie les informations concernant le service portuaire à fournir et la procédure de sélection et veille à ce que toutes les informations essentielles nécessaires à la préparation de leur candidature soient effectivement accessibles à l'ensemble des parties intéressées. Le délai de présentation des candidatures est suffisamment long pour permettre aux parties intéressées de procéder à une évaluation pertinente et de préparer leur candidature; dans des circonstances normales, le délai minimal est de trente jours^{18 19}.

3 *ter*. Le paragraphe 3 *bis* ne s'applique pas dans les cas visés au paragraphe 1, point b (*quinquies*), et au paragraphe 4 *bis* du présent article et à l'article 9.

4. Lorsque le gestionnaire du port ou l'autorité compétente fournit lui-même/elle-même des services portuaires ou les fournit par l'intermédiaire d'une entité juridiquement distincte qu'il/elle contrôle directement ou indirectement, l'État membre prend les mesures nécessaires afin d'éviter les conflits d'intérêts. En l'absence de telles mesures, le nombre des prestataires n'est pas inférieur à deux, à moins que l'une des raisons énumérées au paragraphe 1 ne justifie une limitation à un prestataire unique.

4 *bis*. Les États membres peuvent décider que les ports du réseau global situés sur leur territoire qui ne respectent pas le critère énoncé à l'article 20, paragraphe 2, point b), du règlement (UE) n° 1315/2013 peuvent limiter le nombre de prestataires pour un service portuaire donné. Ils en informent la Commission.

¹⁸ Considération adoptée d'un commun accord en rapport avec ce paragraphe (procédure de sélection): "Il convient que le gestionnaire du port, ou l'autorité compétente, publie un avis annonçant son intention d'ouvrir une procédure de sélection pour la fourniture d'un service portuaire, y compris sur l'internet et, lorsqu'il y a lieu, au journal officiel de l'Union européenne; cet avis devrait contenir des informations sur la procédure de sélection, le délai pour la présentation des offres, les critères d'attribution utiles, ainsi que des informations sur la manière dont les documents nécessaires pour préparer une candidature peuvent être obtenus."

¹⁹ Considération adoptée d'un commun accord en rapport avec ce paragraphe (modification substantielle d'un contrat): "Afin de garantir la transparence et l'égalité de traitement, il y a lieu de considérer que la modification des dispositions d'un contrat avant le terme de celui-ci équivaut à l'attribution d'un nouveau contrat lorsque les modifications apportées altèrent substantiellement la nature du contrat initial et, par conséquent, attestent l'intention des parties de renégocier les conditions essentielles du contrat."

Article 7

[...]

1. [...]
2. [...]
3. [...]
4. [...]
5. [...]
6. [...]
7. [...]

Article 8

Obligations de service public

1. Les États membres peuvent 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 un des éléments suivants:
 - a) la disponibilité du service portuaire, à tous les postes d'amarrage et sans interruption tout au long de la journée, de la nuit et de l'année, pour tous les utilisateurs du port;
 - b) la disponibilité du service pour tous les utilisateurs aux mêmes conditions;
 - c) l'accès au service à des prix abordables pour certaines catégories d'utilisateurs;
 - c bis*) la sûreté, la sécurité ou la viabilité écologique des opérations portuaires;
 - c ter*) la fourniture au public de services de transport adéquats, et la cohésion territoriale.

2. Les obligations visées au paragraphe 1 sont clairement définies, transparentes, non discriminatoires et vérifiables et elles garantissent l'égalité d'accès pour tous les prestataires de services portuaires établis dans l'Union.
3. [...]
4. [...]
5. Si un État membre décide d'imposer des obligations de service public, pour le même service, dans tous ses ports maritimes soumis au présent règlement, il notifie ces obligations à la Commission.
6. En cas de perturbation de services portuaires faisant l'objet d'obligations de service public ou de risque imminent qu'une telle situation se produise, le gestionnaire du port, ou l'autorité compétente, peut prendre une mesure d'urgence. La mesure d'urgence peut prendre la forme d'une adjudication directe permettant d'attribuer le service à un autre prestataire pour une durée maximale de deux ans. Au cours de cette période, le gestionnaire du port, ou l'autorité compétente, lance une nouvelle procédure visant à sélectionner un prestataire de services portuaires ou applique l'article 9. Les actions collectives menées conformément au droit national ne sont pas considérées comme des cas de perturbation des services portuaires pouvant donner lieu à une mesure d'urgence.

Article 9

Exploitant interne

1. Sans préjudice de l'article 6, paragraphe 4, le gestionnaire du port ou l'autorité compétente peut décider de fournir un service portuaire lui-même/elle-même ou par l'intermédiaire d'une entité juridiquement distincte sur laquelle il/elle exerce un contrôle analogue à celui qu'il/elle exerce sur ses propres services, pour autant que l'article 4 s'applique de la même manière à tous les exploitants fournissant le service concerné. Dans ce cas, le prestataire de services portuaires est considéré comme un exploitant interne aux fins du présent règlement.
2. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente n'est considéré(e) comme exerçant un contrôle sur une entité juridiquement distincte analogue à celui qu'il/elle exerce sur ses propres services que s'il/si elle exerce une influence décisive à la fois sur les objectifs stratégiques et les décisions importantes de l'entité juridique concernée.

3. Dans les cas prévus à l'article 6, paragraphe 1, à l'exception de son point b *quinquies*), l'exploitant interne n'assure le service portuaire concerné que dans le ou les ports pour lesquels la mission d'assurer le service portuaire lui a été attribuée.

4. [...]

5. [...]

Article 10

Sauvegarde des droits des travailleurs²⁰

1. Le présent règlement est sans incidence sur l'application des règles des États membres en matière de droit social et de droit du travail.

2. Sans préjudice de la législation nationale et de celle de l'Union, y compris des conventions collectives conclues entre les partenaires sociaux qui sont applicables, le gestionnaire du port ou l'autorité compétente exige du prestataire de services portuaires désigné qu'il accorde au personnel des conditions de travail conformes aux obligations applicables en matière de droit social et de droit du travail et qu'il respecte les normes sociales énoncées dans le droit de l'Union, le droit national ou les conventions collectives.

²⁰ Le considérant 19 a été remanié d'un commun accord comme suit: "Les États membres devraient conserver le pouvoir de garantir un niveau adéquat de protection sociale pour le personnel des entreprises qui fournissent des services portuaires. Le présent règlement devrait être sans incidence sur l'application des règles des États membres en matière de droit social et de droit du travail. Il y a lieu de préciser que dans les cas où la directive 2001/23/CE ne s'applique pas, lorsque la conclusion d'un contrat de services portuaires entraîne un changement de fournisseur de services portuaires, le gestionnaire du port, ou l'autorité compétente, devrait néanmoins être en mesure d'exiger que les droits et les obligations qui s'imposent au prestataire de services portuaires sortant en vertu d'un contrat de travail ou d'une relation de travail en vigueur à la date dudit changement soient transférés au prestataire de services portuaires nouvellement désigné.

2 bis. Lorsque le changement de prestataire de services portuaires est la conséquence de l'attribution d'une concession ou d'un marché public, le gestionnaire du port ou l'autorité compétente peut exiger que les droits et obligations qui s'imposent au prestataire de services portuaires sortant en vertu d'un contrat de travail ou d'une relation de travail conforme à la législation nationale et en vigueur à la date dudit changement soient transférés au prestataire de services portuaires nouvellement désigné. Dans ce cas, le personnel préalablement engagé par le prestataire de services portuaires sortant se voit reconnaître les mêmes droits que ceux dont il aurait bénéficié s'il y avait eu transfert d'entreprise au sens de la directive 2001/23/CE.

3. Lorsqu'un transfert de personnel intervient dans le cadre de la fourniture de services portuaires relevant du présent règlement, le dossier d'appel d'offres et les contrats de services portuaires comprennent la liste des membres du personnel concernés et donnent des précisions claires sur leurs droits contractuels et sur les conditions dans lesquelles les travailleurs sont réputés liés aux services portuaires²¹.

²¹ Considérant adopté d'un commun accord en rapport avec ce paragraphe: "Chaque fois que les mesures prévues dans le présent règlement impliquent le traitement de données à caractère personnel, il convient que ce traitement soit effectué en conformité avec le droit européen en matière de protection des données à caractère personnel, en particulier le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil."

Article 11

Dérogations

1. Le présent chapitre et les dispositions transitoires de l'article 24 ne s'appliquent pas aux services de manutention des marchandises [...], aux services passagers **et aux services de pilotage**.*

[...]

2. Les États membres peuvent décider d[...]appliquer le présent chapitre et les dispositions transitoires de l'article 24 aux services de pilotage. Les États membres en informent la Commission.

*

Il a été décidé d'ajouter un considérant libellé comme suit: "Selon la résolution A.960 de l'Organisation maritime internationale (OMI), chaque zone de pilotage exige que le pilote possède une expérience hautement spécialisée et une connaissance des conditions locales. En outre, le recours aux services de pilotage est généralement obligatoire, et ceux-ci sont souvent organisés ou assurés par les États membres eux-mêmes. Par ailleurs, la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port prévoit que les pilotes informent les autorités compétentes des anomalies manifestes éventuelles qui risquent de compromettre la sécurité de la navigation ou de constituer une menace pour le milieu marin. De surcroît, lorsque les conditions de sécurité le permettent, tous les États membres devraient encourager le recours aux certificats d'exemption de pilotage, ou à des mécanismes équivalents, en vue d'améliorer l'efficacité dans les ports, en particulier pour encourager le transport maritime à courte distance. Les États membres devraient conserver la liberté de décider d'appliquer ou non aux services de pilotage le chapitre II, afin d'éviter les conflits d'intérêt potentiels entre les fonctions d'intérêt public et les considérations d'ordre commercial. Il convient que la Commission soit informée en conséquence, de manière à assurer la diffusion des informations utiles à cet égard.

CHAPITRE III — Transparence financière et autonomie

Article 12

Transparence des relations financières

1. 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 sont consignées en toute transparence dans le système comptable de manière à faire apparaître clairement les éléments suivants:
 - a) les ressources publiques mises directement à la disposition des gestionnaires des ports concernés par les pouvoirs publics;
 - b) les ressources publiques mises à disposition par les pouvoirs publics par l'intermédiaire d'entreprises publiques ou d'institutions financières; et
 - c) l'utilisation à laquelle ces fonds publics ont été affectés.
2. Lorsque le gestionnaire du port bénéficiant de financements publics fournit lui-même des services portuaires ou services de dragage, ou qu'une autre entité fournit de tels services en son nom, il tient, pour ce service portuaire ou ce service de dragage bénéficiant d'un financement public, une comptabilité séparée de ses autres activités, de manière à ce que:
 - a) tous les produits et charges soient correctement imputés ou répartis sur la base de principes de comptabilité analytique appliqués de manière cohérente et objectivement justifiable; et
 - b) les principes de comptabilité analytique selon lesquels les comptes séparés sont établis soient clairement définis.
3. Les financements publics visés au paragraphe 1 comprennent les apports en capital-actions ou quasi-capital, les subventions non remboursables ou remboursables uniquement sous certaines conditions, l'octroi de prêts, y compris les découverts et les avances sur des injections de capital, les garanties accordées au gestionnaire du port par les pouvoirs publics ou toute autre forme de soutien financier public.

4. Le gestionnaire du port, ou toute autre entité qui fournit des services portuaires en son nom, conserve les données relatives aux relations financières visées aux paragraphes 1 et 2 pendant une période de cinq ans à compter de la fin de l'exercice financier auquel les informations se rapportent.

5. Le gestionnaire du port, ou toute autre entité qui fournit des services portuaires en son nom, met à la disposition de l'autorité compétente dans l'État membre concerné, en cas de plainte formelle et à sa demande, les informations visées aux paragraphes 1 et 2 ainsi que toute information supplémentaire qu'elle juge nécessaire pour apprécier en toute connaissance de cause les données qui lui sont communiquées et évaluer la conformité au présent règlement, dans le respect des règles de la concurrence. Sur demande, l'autorité compétente met ces informations à la disposition de la Commission. Les informations sont transmises dans un délai de trois mois à compter de la date de la demande.

6. Le gestionnaire du port, ou toute autre entité qui fournit des services portuaires en son nom, qui n'a pas bénéficié de financements publics au cours des exercices comptables précédents mais qui commence à en bénéficier applique les paragraphes 1 et 2 à partir de l'exercice comptable suivant le transfert des fonds publics.

7. Lorsque des fonds publics sont versés à titre de compensation d'une obligation de service public, ils figurent séparément dans les comptes correspondants et ne peuvent être transférés à aucun autre service ou activité.

7 bis. Les États membres peuvent décider que le paragraphe 2 ne s'applique pas aux ports du réseau global situés sur leur territoire qui ne respectent pas le critère énoncé à l'article 20, paragraphe 2, point b), du règlement (UE) n° 1315/2013 en cas de charge administrative disproportionnée, pour autant que tous les financements publics reçus ainsi que leur utilisation pour la fourniture de services portuaires soient pleinement transparents dans le système comptable. Dans ce cas, les États membres en informent la Commission à l'avance.

Article 13

Redevances de services portuaires

1. Les redevances afférentes aux services fournis par un exploitant interne dans le cadre d'une obligation de service public, les redevances afférentes aux services de pilotage qui ne sont pas exposés à une concurrence effective et les redevances perçues par les prestataires de services portuaires, visées à l'article 6, paragraphe 1, point b), sont fixées de manière transparente, objective et non discriminatoire et sont proportionnées au coût du service fourni.

2. Le paiement des redevances de services portuaires peut être intégré dans d'autres paiements, tels que le paiement des redevances d'infrastructure portuaire. Dans ce cas, le prestataire de services portuaires et, le cas échéant, le gestionnaire du port veillent à ce que le montant de la redevance de services portuaires reste facilement identifiable par l'utilisateur du service portuaire.

3. Le prestataire de services portuaires met à la disposition de l'autorité compétente de l'État membre concerné, en cas de plainte formelle et à sa demande, toute informations pertinente relative aux éléments pris en compte pour déterminer la structure et le montant des redevances de services portuaires relevant de l'application du paragraphe 1.

Article 14

Redevances d'infrastructure portuaire

1. Les États membres veillent à ce qu'une redevance d'infrastructure portuaire soit perçue. Cela n'empêche pas les prestataires de services portuaires qui utilisent des infrastructures portuaires de percevoir des redevances de services portuaires.

2. Le paiement des redevances d'infrastructure portuaire peut être intégré dans d'autres paiements, tels que le paiement des redevances de services portuaires. Dans ce cas, le gestionnaire du port veille à ce que le montant de la redevance d'infrastructure portuaire demeure facilement identifiable par l'utilisateur de l'infrastructure portuaire.

3. Dans un souci d'efficacité du système de tarification de l'utilisation des infrastructures, la structure et le montant des redevances d'infrastructure portuaire sont déterminés en fonction de la stratégie commerciale et des plans d'investissement de chaque port **et respectent les règles de la concurrence.** [...] Le cas échéant, **ces redevances respectent également les exigences générales énoncées dans le cadre de** la politique portuaire [...] générale [...] **de l'État membre concerné** [...].

4. Sans préjudice du paragraphe 3, les redevances d'infrastructure portuaire peuvent varier selon la stratégie économique du port et sa politique en matière d'aménagement de l'espace, en fonction notamment de certaines catégories d'utilisateurs ou dans le but de promouvoir une utilisation plus rationnelle de l'infrastructure portuaire, le transport maritime à courte distance ou une performance environnementale de haut niveau, l'efficacité énergétique ou l'efficacité carbone des transports. Les critères de ces variations sont transparents, objectifs et non discriminatoires, et ils sont conformes au droit de la concurrence, y compris les règles en matière d'aide d'État. Les redevances d'infrastructure portuaire peuvent tenir compte de coûts externes et varier selon les pratiques commerciales.

5. [...]

6. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente veille à ce que les utilisateurs du port et les représentants ou associations d'utilisateurs du port soient informés de la nature et du montant des redevances d'infrastructure portuaire. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente veille à ce que les utilisateurs des infrastructures portuaires soient informés au moins deux mois à l'avance de toute modification apportée à la nature et au montant des redevances d'infrastructure portuaire. Le gestionnaire du port, ou l'autorité compétente, n'est pas tenu de révéler les différences de redevances qui résultent de négociations individuelles.

7. Le gestionnaire du port met à la disposition de l'autorité compétente dans l'État membre concerné, en cas de plainte formelle et à sa demande, les informations visées aux paragraphes 4 et 6 ainsi que toute information utile relative aux éléments pris en compte pour déterminer la structure et le montant des redevances de services portuaires. Sur demande, l'autorité nationale met ces informations à la disposition de la Commission.

[...] **Article 14 bis** *

Formation du personnel

Les prestataires de services portuaires veillent à ce que les membres de leur personnel bénéficient de la formation nécessaire pour acquérir les connaissances indispensables à leur travail, une attention particulière étant accordée aux 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.**^{22 23 24}

* *Article figurant précédemment au chapitre II.*

²² Considérant adopté d'un commun accord en rapport avec cet article: Dans un secteur aussi complexe et compétitif que celui des services portuaires, la formation initiale ainsi que la formation continue du personnel sont indispensables pour garantir la qualité des services et protéger la santé et la sécurité des travailleurs portuaires. Les États membres devraient veiller à ce que les prestataires de services portuaires proposent à leurs employés une formation appropriée.

²³ Considérant adopté d'un commun accord: Le comité du dialogue social pour le secteur portuaire au niveau de l'Union offre aux partenaires sociaux un cadre permettant de définir une approche commune à l'égard des défis sociaux liés aux relations sociales dans le secteur portuaire, y compris les conditions de travail, la santé et les questions de sécurité, les exigences en matière de formation [...] **et les qualifications professionnelles, en particulier à la lumière de l'évolution du marché et de l'évolution technologique,** ainsi que le renforcement de l'attractivité du secteur pour les jeunes et les femmes, **et ce étant donné l'importance de préserver la compétitivité des ports maritimes européens et de promouvoir de bonnes conditions de travail.** Dans le plein respect de l'autonomie des partenaires sociaux, le comité du dialogue social pour le secteur portuaire au niveau de l'Union est invité à élaborer des lignes directrices relatives à la définition des exigences en matière de formation, en vue de prévenir les accidents sur le lieu de travail et d'assurer aux travailleurs portuaires le niveau de protection de la santé et de sécurité le plus élevé possible, en tenant compte des progrès technologiques et de l'évolution de la logistique des transports. **Il conviendrait également que les partenaires sociaux étudient différents modèles d'organisation du travail dans les ports maritimes permettant de garantir des emplois de qualité et des conditions de travail sûres et de répondre aux fluctuations de la demande de services portuaires.** Il est important que la Commission appuie et facilite les travaux du comité du dialogue social pour le secteur portuaire au niveau de l'Union."

²⁴ Considérant adopté d'un commun accord: "Dans le plein respect de l'autonomie des partenaires sociaux, le comité du dialogue social pour le secteur portuaire au niveau de l'Union est invité à collecter des données probantes sur les tendances observées en ce qui concerne la demande de services portuaires et la flexibilité requise par les opérations portuaires, en prenant en considération l'évolution de la taille des flottes, les progrès technologiques et les retombées de l'automatisation, ainsi que sur les conséquences de ces tendances pour les modalités et les conditions d'emploi en général, et à rendre compte de ces questions."

Article 15

Consultation des utilisateurs du port et des autres parties prenantes

1. [...]

1 bis. Conformément à la législation nationale applicable, le gestionnaire du port consulte les utilisateurs du port sur sa politique en matière de redevances, y compris dans les cas visés à l'article 9. Cette consultation porte 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.

2. Conformément à la législation nationale applicable, le gestionnaire du port consulte les utilisateurs du port et les autres parties prenantes sur les questions essentielles relevant de sa compétence en ce qui concerne:

- a) la coordination des services portuaires à l'intérieur de la zone portuaire;
- b) les mesures destinées à améliorer les liaisons avec l'arrière-pays, y compris les mesures destinées à développer et à améliorer l'efficacité du transport par chemin de fer et par voie navigable intérieure;
- c) l'efficacité des procédures administratives dans le port et les mesures pour les simplifier;
- d) les questions environnementales;
- e) l'aménagement de l'espace; et
- f) les mesures visant à garantir la sécurité dans la zone portuaire, y compris, le cas échéant, la santé et la sécurité des travailleurs portuaires.

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

2 ter. Lorsqu'ils s'acquittent des obligations qui leur incombent en vertu du présent article, le gestionnaire du port et les fournisseurs de services portuaires respectent la confidentialité des informations sensibles sur le plan commercial.

Article 16

[...]

1. [...]
- a) [...]
- b) [...]
- c) [...]

Article 17

Traitement des plaintes

1. Les États membres veillent à la mise en place d'un mécanisme efficace de traitement des plaintes découlant de l'application du présent règlement pour tous les ports maritimes soumis au présent règlement sur le territoire de chaque État membre.
2. Le traitement des plaintes s'effectue de manière à exclure les conflits d'intérêt et de façon fonctionnellement indépendante de tout gestionnaire du port ou prestataire de services portuaires. Les États membres veillent 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. Le traitement des plaintes est impartial et transparent et s'effectue dans le strict respect de la liberté d'entreprise.
3. Les plaintes sont déposées dans l'État membre du port dans lequel le litige est présumé avoir son origine. Les États membres veillent à ce que les utilisateurs du port et les autres parties prenantes concernées soient informés des modalités d'un dépôt de plainte, y compris par l'indication des autorités responsables du traitement des plaintes.
4. Les autorités responsables du traitement des plaintes coopèrent, lorsqu'il y a lieu, pour s'apporter une assistance mutuelle dans les litiges impliquant des parties établies dans différents États membres.

5. Conformément à la législation nationale, les autorités responsables du traitement des plaintes sont habilitées à imposer aux gestionnaires des ports, aux fournisseurs de services portuaires et aux utilisateurs des ports de communiquer des informations ayant trait à la plainte.

6. [...]

7. [...]

8. Conformément à la législation nationale, les autorités responsables du traitement des plaintes sont habilitées à prendre des décisions ayant un effet contraignant, pouvant donner lieu, le cas échéant, à un contrôle juridictionnel.

9. Les États membres informent la Commission du mécanisme de traitement des plaintes et lui notifient les autorités visées au paragraphe 3 au plus tard le ...* et, par la suite, toute modification qui y est apportée. La Commission publie et met à jour ces informations sur son site internet.

9 bis. Les États membres procèdent, selon les besoins, à un échange d'informations générales concernant l'application du présent article. La Commission apporte son soutien à cette coopération.

Article 18

[...]

1. [...]

2. [...]

3. [...]

4. [...]

5. [...]

* *JO: veuillez insérer la date: 24 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.*

Article 18 bis

Autorités compétentes

Les États membres veillent à ce que les utilisateurs des ports et les autres parties prenantes concernées aient connaissance des autorités compétentes visées à l'article 12, paragraphe 5, à l'article 13, paragraphe 3, et à l'article 14, paragraphe 7. Les États membres font également part à la Commission des autorités en question au plus tard le ...* et, par la suite, de toute modification apportée à cet égard. La Commission publie et actualise régulièrement ces informations sur son site web.

Article 19

Recours

1. Toute partie justifiant d'un intérêt légitime dispose d'un droit de recours contre les décisions ou mesures individuelles prises en application du présent règlement par le gestionnaire du port, l'autorité compétente ou toute autre autorité nationale concernée. Les organismes de recours sont indépendants des parties impliquées et peuvent être un tribunal.
2. Lorsque l'organisme de recours visé au paragraphe 1 n'est pas de nature juridictionnelle, il communique par écrit les motifs de ses décisions. Ses décisions sont également soumises au contrôle du juge national.

Article 20

Sanctions

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de celles-ci. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard le ...* et toute modification ultérieure les concernant dans les meilleurs délais.

* JO: veuillez insérer la date: 24 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

* JO: veuillez insérer la date: 24 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

Article 21

[...]

1. [...]
2. [...]
3. [...]
4. [...]
5. [...]

Article 22

[...]

1. [...]
2. [...]

Article 23

Rapport

Au plus tard ...^{*}, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur le fonctionnement et les effets du présent règlement.

Le rapport tient compte de tout progrès accompli dans le cadre du comité du dialogue social pour le secteur portuaire au niveau de l'Union.

^{*} *JO: veuillez insérer la date: 72 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.*

Article 24

Mesures transitoires

1. Le présent règlement ne s'applique pas aux contrats de services portuaires conclus avant le ...* et dont la durée est limitée.
2. Les contrats de services portuaires conclus avant le ...* et dont la durée n'est pas limitée ou qui ont des effets similaires sont alignés sur le présent règlement d'ici au 1^{er} juillet 2025.

Article 25

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il est applicable à partir du ...*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le

Par le Parlement européen

Par le Conseil

Le président

Le président

[...]

[...]

* *JO: veuillez insérer la date: date d'adoption du présent règlement.*

* *JO: veuillez insérer la date: date d'adoption du présent règlement.*

* *JO: veuillez insérer la date: 24 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.*