EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 8. 10. 2026
COM(2026) 535 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

Správa o fungovaní a účinku nariadenia o prístavných službách

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

Správa o fungovaní a účinku nariadenia o prístavných službách

1. ÚVOD

V Európskej únii (EÚ) funguje pozdĺž 60 000 km pobrežia viac ako 1 000 komerčných námorných prístavov. Vďaka tomu patrí EÚ medzi regióny sveta s najväčším počtom prístavov. 327[1] z týchto prístavov je súčasťou transeurópskej dopravnej siete – z toho 97 patrí do „základnej“ siete a 230 do „súhrnnej“ siete.

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/352 (ďalej len „nariadenie“)[2] má tri hlavné ciele. Prvým cieľom je zabezpečiť rámec pre poskytovanie prístavných služieb. Druhým cieľom je zabezpečiť zavedenie vhodného rámca na prilákanie potrebných investícií do všetkých námorných prístavov transeurópskej dopravnej siete. Tretím cieľom je zabezpečiť rovnaké podmienky na európskej úrovni v rámci jednotlivých prístavov aj medzi nimi v celej Európe.

Ako sa uvádza v odôvodnení 10, nariadením sa nenastoľuje žiadny konkrétny model riadenia námorných prístavov ani sa žiadnym spôsobom neovplyvňuje právomoc členských štátov poskytovať v súlade s právom EÚ služby všeobecného záujmu nehospodárskeho charakteru. Podľa nariadenia sú možné rôzne modely riadenia prístavov za predpokladu, že sa bude dodržiavať rámec pre poskytovanie prístavných služieb a spoločné pravidlá týkajúce sa finančnej transparentnosti stanovené v tomto nariadení.

V súlade s článkom 20 nariadenia bola Komisia povinná predložiť túto správu Európskemu parlamentu a Rade najneskôr do 24. marca 2023. Túto správu je možné predložiť až teraz, v roku 2026, a to z dvoch dôvodov: i) oneskorenia zo strany členských štátov pri poskytovaní požadovaných informácií z ich strany a ii) pomalé miery odpovedania zainteresovaných strán na dotazník[3].

V tejto správe sa poukazuje na vplyv vykonávania nariadenia. Jej cieľom je poskytnúť prehľad o súčasnom vykonávaní nariadenia a jeho fungovaní a zohľadňuje sa v nej tiež všetok pokrok dosiahnutý v rámci Výboru pre sektorový sociálny dialóg pre sektor prístavov na úrovni EÚ, ako sa to vyžaduje v článku 20 nariadenia. Táto správa nie je hodnotením nariadenia.

---

[1] 283 námorných prístavov a 44 zmiešaných námorných a vnútrozemských prístavov.

[2] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/352 z 15. februára 2017, ktorým sa stanovuje rámec pre poskytovanie prístavných služieb a spoločné pravidlá o finančnej transparentnosti prístavov (Ú. v. EÚ L 57, 3.3.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/352/oj).

[3] V rámci podpornej štúdie, ktorú si objednala Komisia s cieľom zhromaždiť údaje a konzultovať s členskými štátmi a príslušnými zainteresovanými stranami. Podporná štúdia je priložená k tejto správe.

Táto správa vychádza z/zo:

– oznámení členských štátov pri uplatňovaní tohto nariadenia,

– zistení podpornej štúdie (zverejnenej spolu s touto správou), ktorú si Komisia objednala s cieľom zhromaždiť údaje a konzultovať s členskými štátmi a príslušnými zainteresovanými stranami prostredníctvom dotazníkov a cielených rozhovorov,

– výmeny názorov s členskými štátmi a zainteresovanými stranami z odvetvia námornej dopravy v rámci expertnej skupiny Komisie – Európskeho prístavného fóra[4],

– výmeny informácií s orgánmi členských štátov zodpovednými za námorné prístavy v rámci plnenia ich povinností informovať Komisiu[5].

Dialóg medzi Komisiou, vnútroštátnymi orgánmi zodpovednými za prístavy a rôznymi zainteresovanými stranami z námorného a prístavného sektora prebieha v rámci Európskeho prístavného fóra (EPF), ktoré je expertnou skupinou zriadenou Komisiou.

EPF bolo zriadené ako expertná skupina Komisie v máji 2017. Jeho poslaním je výmena informácií a poskytovanie poradenstva v otázkach týkajúcich sa prístavov, a to najmä poskytovanie poradenstva Komisii v súvislosti s iniciatívami zameranými na podporu a presadzovanie jednotného vykonávania nariadenia.

EPF sa skladá z orgánov 27 členských štátov, ďalších verejných subjektov (napr. členských štátov EHP) a 15 organizácií zastupujúcich prístavné profesie a odvetvia.

EPF sa od svojho vzniku zišiel desaťkrát a prerokoval široký rad otázok, ktoré sa priamo týkajú sektora prístavov. Od svojho vzniku sa zaoberalo najmä niektorými kľúčovými ustanoveniami nariadenia, a to predovšetkým tými, ktoré sa týkajú: i) prístupu na trh s prístavnými službami; ii) transparentnosti; iii) poplatkov; iv) konzultácií; v) mechanizmov vybavovania sťažností a vi) prechodných ustanovení.

V tejto súvislosti Komisia zhromaždila otázky týkajúce sa niektorých ustanovení nariadenia a poskytla usmernenia, ako tieto otázky čo najlepšie riešiť. Položené otázky a poskytnuté odpovede sú k dispozícii ako príloha k zápisnici z tretieho zasadnutia EPF, ktoré sa konalo 14. decembra 2018.

Medzi ďalšie témy diskusie v rámci EPF patrili: i) legislatívne alebo politické iniciatívy, ktoré Komisia navrhla od zriadenia expertnej skupiny; ii) možnosti financovania pre prístavy; iii) štúdie vypracované konzultantmi v mene Komisie; iv) výmena skúseností s príkladmi osvedčených postupov v sektore prístavov; v) spätná väzba od podskupín EPF a vi) všeobecná spätná väzba od zainteresovaných strán.

S cieľom zhromaždiť údaje o vykonávaní nariadenia si Komisia zazmluvnila služby konzultanta v rámci zadania s názvom „Podporná štúdia k správe o vykonávaní nariadenia

[4] Európske prístavné fórum (E03542), https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=sk&do=groupDetail.groupDetail&groupID=3542.

[5] V súlade s článkami 16 (Vybavovanie sťažností), 17 (Relevantné orgány) a 19 (Sankcie) nariadenia.

(EÚ) 2017/352, ktorým sa stanovuje rámec pre poskytovanie prístavných služieb a spoločné pravidlá týkajúce sa finančnej transparentnosti prístavov“[6].

Cieľom zadania bolo vypracovať prehľad, ktorý by doplnil túto správu o vykonávaní, a to prostredníctvom: i) cielených dotazníkov určených členským štátom, riadiacim orgánom prístavov, poskytovateľom prístavných služieb a lodným spoločnostiam a ii) cielených rozhovorov s riadiacimi orgánmi prístavov a poskytovateľmi prístavných služieb. Táto zisťovacia štúdia poskytuje prehľad o stave vykonávania nariadenia.

Štúdia sa vzťahuje na obdobie od januára 2023 do apríla 2024. Pôvodná dĺžka trvania bola 12 mesiacov, bola však predĺžená z dôvodu pomalej miery odpovedania viacerých členských štátov a zainteresovaných strán na dotazníky.

V tejto súvislosti na dotazníky napriek viacerým upomienkam, vrátane tých zo strany Komisie neodpovedali orgány 8 z 22 prímorských členských štátov, čo predstavuje viac ako jednu tretinu. Rovnaká neochota odpovedať bola problémom aj zo strany zainteresovaných strán. Riadiace orgány prístavov z 10 členských štátov – teda takmer z polovice z nich – na dotazník vôbec neodpovedali a ďalších 6 odpovedalo len čiastočne. V prípade poskytovateľov prístavných služieb bola situácia povzbudivejšia. Od 7 členských štátov stále nebolo doručené dostatočné množstvo odpovedí, ale od zástupcov 15 členských štátov boli doručené kompletné súbory odpovedí.

Ako vyplýva z máp uvedených v podpornej štúdii, celková miera odpovedania bola nerovnomerná, pričom niektoré členské štáty alebo zainteresované strany poskytli iba čiastočné odpovede alebo neposkytli žiadnu odpoveď, a to napriek opakovaným výzvam na poskytnutie spätnej väzby zo strany konzultanta aj Komisie. V dôsledku toho je potrebné pristupovať k reprezentatívnosti výsledkov štúdie s opatrnosťou.

2. VYKONÁVANIE NARIADENIA PODĽA KAPITOL

2.1. Kapitola I: Predmet úpravy, rozsah pôsobnosti a vymedzenie pojmov

V kapitole I nariadenia**,** ktorá pozostáva **z článkov 1 a 2**, sa stanovuje všeobecný rámec nariadenia.

Článok 1 nariadenia (predmet úpravy a rozsah pôsobnosti)

V rámci geografickej pôsobnosti sa nariadenie vzťahuje na všetky námorné prístavy transeurópskej dopravnej siete uvedené v prílohe II k nariadeniu (EÚ) č. 1315/2013 [v súčasnosti nahradenému nariadením (EÚ) 2024/1679][7].

---

[6] Európska komisia: Generálne riaditeľstvo pre mobilitu a dopravu, *Support study for the Report on the implementation of the Regulation establishing a framework for the provision of port services and common rules on the financial transparency of ports (EU) 2017/352* [Podporná štúdia k správe o vykonávaní nariadenia (EÚ) 2017/352, ktorým sa stanovuje rámec pre poskytovanie prístavných služieb a spoločné pravidlá týkajúce sa finančnej transparentnosti prístavov], Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, 2026, ISBN: 978-92-68-36569-4, https://op.europa.eu/publication/manifestation_identifier/PUB_MI0126001ENN.

Podľa článku 1 ods. 5 nariadenia sa však členské štáty môžu rozhodnúť, že nariadenie nebudú uplatňovať na námorné prístavy v „súhrnnej“ sieti nachádzajúce sa v najvzdialenejších regiónoch. Takéto oznámenie podalo Portugalsko. Rovnako sa môžu členské štáty rozhodnúť, že budú toto nariadenie uplatňovať na námorné prístavy, ktoré nie sú súčasťou transeurópskej dopravnej siete[8]. Nariadenie sa teda v súčasnosti vzťahuje na všetkých 97 prístavov základnej siete a 230 prístavov „súhrnnej“ siete.

V rámci **vecnej pôsobnosti** sa toto nariadenie plne uplatňuje na poskytovanie týchto kategórií prístavných služieb buď vo vnútri prístavu, alebo na prístupovej vodnej ceste do prístavu: i) tankovanie; ii) zakotvenie; iii) zber lodného odpadu a zvyškov nákladu a iv) ťahanie plavidiel.

Článok 2 nariadenia (vymedzenie pojmov)

Niektoré členské štáty a zainteresované strany predložili otázky týkajúce sa výkladu viacerých vymedzení pojmov uvedených v článku 2. Komisia zverejnila tieto otázky a odpovede v rámci činnosti EPF, ako už bolo uvedené.

2.2. Kapitola II: Poskytovanie prístavných služieb

Kapitola II nariadenia, ktorá zahŕňa **články 3 až 10**, obsahuje pravidlá týkajúce sa poskytovania prístavných služieb, a to: i) organizácie prístavných služieb; ii) minimálnych požiadaviek na poskytovanie prístavných služieb; iii) postupu na zabezpečenie súladu s minimálnymi požiadavkami; iv) obmedzení počtu poskytovateľov prístavných služieb; v) povinností poskytovať služby vo verejnom záujme; vi) interných prevádzkovateľov; vii) ochrany práv zamestnancov a viii) výnimiek.

Článok 3 nariadenia (organizácia prístavných služieb)

Týmto článkom sa vo všeobecnosti načrtávajú pravidlá týkajúce sa organizácie prístavných služieb, ktoré sú podrobnejšie rozpracované v nasledujúcich článkoch. Tieto pravidlá sa týkajú napríklad nasledujúcich otázok: i) minimálnych požiadaviek; ii) obmedzení počtu poskytovateľov; iii) povinností poskytovať služby vo verejnom záujme a iv) obmedzení týkajúcich sa interných prevádzkovateľov.

Zo štúdie vyplýva, že minimálne požiadavky boli podmienkou, ktorá sa v súvislosti s prístavnými službami uplatňovala najčastejšie, nasledovali obmedzenia počtu poskytovateľov a povinnosti poskytovať služby vo verejnom záujme. Obmedzenia týkajúce sa interných prevádzkovateľov sa uplatňovali len okrajovo, ak vôbec. Väčšina týchto podmienok však platila už pred začatím uplatňovania tohto nariadenia. Tieto podmienky uplatňovali prevažne riadiace orgány prístavu, keďže väčšina členských štátov, s výnimkou dvoch, žiadnu z týchto podmienok nestanovila.

---

[7] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1679 z 13. júna 2024 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, o zmene nariadenia (EÚ) 2021/1153 a nariadenia (EÚ) č. 913/2010 a o zrušení nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 (Ú. v. EÚ L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

[8] K dnešnému dňu žiadny členský štát takéto oznámenie nepredložil.

Článok 4 nariadenia (minimálne požiadavky na poskytovanie prístavných služieb)

Zo štúdie vyplýva, že všetci poskytovatelia prístavných služieb, ktorí odpovedali na dotazník, uviedli, že musia spĺňať minimálne požiadavky. Väčšina poskytovateľov, ktorí odpovedali na prieskum, uviedla, že uplatňovanie nariadenia neprinieslo žiadne zmeny v týchto požiadavkách. Až na niekoľko výnimiek všetky riadiace orgány prístavov uplatňovali minimálne požiadavky na poskytovanie prístavných služieb.

S odvolaním sa na článok 4 ods. 3 nariadenia tri členské štáty – Francúzsko, Taliansko a Španielsko – informovali Komisiu o svojom rozhodnutí zaviesť požiadavku „národnej vlajky" pre plavidlá používané prevažne na ťahanie plavidiel v prístavoch nachádzajúcich sa na ich území (t. j. ťažné plavidlá museli byť registrované pod vlajkou krajiny, v ktorej poskytovali služby). Následne Komisia dostala sťažnosť týkajúcu sa uplatňovania článku 4 ods. 3 nariadenia voči jednému z týchto členských štátov. Komisia následne začala v súvislosti s touto požiadavkou „národnej vlajky" konanie o nesplnení povinnosti proti uvedeným trom členským štátom: INFR(2025)2080 – Francúzsko, INFR(2025)2081 – Taliansko a INFR(2025)4021 – Španielsko.

Článok 5 nariadenia (postup na zabezpečenie súladu s minimálnymi požiadavkami)

Zo štúdie vyplýva, že drvivá väčšina poskytovateľov prístavných služieb uviedla, že na svoju žiadosť o poskytnutie prístavnej služby dostala odpoveď za menej ako jeden mesiac. V dvoch prípadoch poskytovatelia prístavných služieb oznámili, že ich žiadosť o poskytnutie prístavnej služby bola zamietnutá na základe minimálnych požiadaviek.

Článok 6 nariadenia (obmedzenia počtu poskytovateľov prístavných služieb)

Na základe článku 6 ods. 1 nariadenia sa Portugalsko rozhodlo[9] udeliť svojim prístavom v „súhrnnej" sieti [ktoré nespĺňajú kritériá článku 20 ods. 2 písm. b) nariadenia (EÚ) č. 1315/2013[10]] oprávnenie obmedziť počet poskytovateľov služieb v súvislosti s danou prístavnou službou.

Zo štúdie vyplynulo, že približne polovica respondentov z radov riadiacich orgánov prístavov sa rozhodla zaviesť takéto obmedzenia, zatiaľ čo približne polovica žiadne takéto požiadavky nezaviedla. Všetky riadiace orgány prístavov, ktoré uviedli, že majú zavedené obmedzenia, uviedli, že tieto obmedzenia platili už pred nadobudnutím účinnosti nariadenia. Vo všeobecnosti je tankovanie najmenej obmedzenou prístavnou službou, zatiaľ čo najviac obmedzenými službami sú služby lodivodov a ťahanie plavidiel, a to aj v dôsledku zavedenia požiadavky „národnej vlajky" pre remorkéry. Hlavné dôvody, ktoré uvádzajú riadiace orgány na odôvodnenie zavedenia obmedzení, sa týkajú plnenia povinností poskytovať služby vo verejnom záujme a potreby zabezpečiť bezpečnú, spoľahlivú alebo ekologicky udržateľnú

9 Zákonný dekrét č. 9/2022 z 11. januára 2022.

10 Pozri článok 25 ods. 4 písm. b) nariadenia (EÚ) 2024/1679.

prevádzku prístavov. Niektoré riadiace orgány prístavov poskytujú niektoré prístavné služby samy alebo prostredníctvom subjektu, ktorý majú pod kontrolou, a niektoré správcovské orgány prístavov sa rozhodli obmedziť počet poskytovateľov na jedného.

Článok 7 nariadenia (povinnosť poskytovať služby vo verejnom záujme)

Zo štúdie vyplýva, že dva členské štáty – Belgicko a Portugalsko – zverili právo ukladať povinnosti poskytovania služieb vo verejnom záujme riadiacim orgánom prístavu. Okrem toho ukladajú povinnosti poskytovať služby vo verejnom záujme aj jeden fínsky a jeden taliansky prístav. V tomto ohľade sa povinnosť poskytovať služby vo verejnom záujme najviac týkajú služieb lodivodov, ťahania plavidiel, zakotvenia a zberu odpadu.

Článok 8 nariadenia (interný prevádzkovateľ)

Zo štúdie vyplýva, že v jednom členskom štáte (Dánsko) sú interní prevádzkovatelia[11] pomerne bežní a niekoľko takýchto prevádzkovateľov poskytuje niektoré prístavné služby v niekoľkých prístavoch v Belgicku, Chorvátsku, Nemecku, Taliansku, Lotyšsku a Portugalsku. Prístavné služby, ktoré boli nahlásené ako vykonávané internými prevádzkovateľmi, sú všetky prístavné služby, na ktoré sa vzťahuje nariadenie, pričom žiadna konkrétna prístavná služba nevyčnieva z hľadiska počtu výskytov.

Článok 9 nariadenia (ochrana práv zamestnancov)

Zo štúdie vyplýva, že väčšina riadiacich orgánov prístavov už pred uplatňovaním nariadenia vyžadovala záruku primeraných pracovných podmienok pre zamestnancov a štyri prístavy dokonca previedli práva a povinnosti doterajšieho poskytovateľa prístavných služieb na nového poskytovateľa.

Článok 10 nariadenia (výnimky)

Kapitola II (o poskytovaní prístavných služieb) a článok 21 (o prechodných opatreniach) tohto nariadenia sa nevzťahujú na manipuláciu s nákladom, služby osobnej dopravy ani na služby lodivodov. Napriek tomu sa členské štáty podľa článku 10 ods. 2 tohto nariadenia môžu rozhodnúť, že na služby lodivodov budú uplatňovať kapitolu II aj článok 21. Jeden členský štát, Slovinsko, túto možnosť využil[12].

2.3. Kapitola III: Finančná transparentnosť a autonómia

Kapitola III nariadenia, ktorá zahŕňa **články 11 až 13**, obsahuje pravidlá týkajúce sa: i) transparentnosti finančných vzťahov medzi orgánmi verejnej moci a riadiacim orgánom prístavu; ii) poplatkov za prístavné služby a iii) poplatky za prístavnú infraštruktúru.

---

[11] Riadiaci orgán prístavu alebo príslušný orgán môže rozhodnúť, že bude poskytovať prístavnú službu sám alebo prostredníctvom samostatného právneho subjektu, nad ktorým má podobnú úroveň kontroly ako nad svojimi vlastnými útvarmi.

[12] Uradni list RS (Úradný vestník Slovinskej republiky) č. 11/20.

Stojí za zmienku, že hoci sa v článku 10 ods. 1 z rozsahu pôsobnosti kapitoly II vylučuje manipulácia s nákladom, služby osobnej dopravy a služby lodivoda, všetky tri uvedené služby patria pod ustanovenia kapitoly III.

Článok 11 nariadenia (transparentnosť finančných vzťahov)

Zo štúdie vyplýva, že od prijatia nariadenia jeden riadiaci orgán prístavu a niekoľko poskytovateľov prístavných služieb vykonalo úpravy vo svojich účtovných systémoch. Finančná transparentnosť pre riadiace orgány prístavov aj pre poskytovateľov prístavných služieb je zaručená zverejňovaním ročných účtovných závierok alebo správ, ako aj prostredníctvom auditov alebo podávania správ určeným vládnym orgánom. V podpornej štúdii sa uvádzajú podrobnejšie informácie týkajúce sa: i) oddelenia verejných prostriedkov získaných za poskytovanie prístavných služieb alebo bagrovacích činností od prostriedkov vyčlenených na iné činnosti (článok 11 ods. 2 nariadenia); ii) sťažností (článok 11 ods. 5 nariadenia); iii) nových verejných prostriedkov (článok 11 ods. 6 nariadenia); iv) náhrady za povinnosti poskytovať služby vo verejnom záujme (článok 11 ods. 7 nariadenia) a iv) možnosti – ktorú nevyužil žiadny členský štát – neuplatňovať článok 11 ods. 2 na svoje prístavy „súhrnnej“ siete (článok 11 ods. 8 nariadenia). Štúdia preukázala, že požiadavky na oddelenie účtovníctva sú účinné.

Článok 12 nariadenia (poplatky za prístavné služby)

Zo štúdie vyplýva, že približne jedna tretina riadiacich orgánov prístavov, ktoré odpovedali na prieskum, uviedla, že poplatky za prístavné služby sú zahrnuté v iných platbách. Poskytovatelia prístavných služieb potvrdili, že poplatky za prístavné služby zvyčajne nie sú zahrnuté v iných platbách, keďže klienti platia poplatky za prístavné služby priamo poskytovateľovi služieb. V období od januára 2023 do apríla 2024 bolo príslušným orgánom v členských štátoch podaných len veľmi málo formálnych sťažností týkajúcich sa poplatkov za prístavné služby alebo žiadostí o poskytnutie informácií relevantnému orgánu.

Článok 13 nariadenia (poplatky za prístavnú infraštruktúru)

Zo štúdie vyplýva, že pre drvivú väčšinu poskytovateľov prístavných služieb sú poplatky za prístavnú infraštruktúru ľahko identifikovateľné. Od prijatia nariadenia zaviedlo päť riadiacich orgánov prístavov zmeny v poplatkoch za prístavnú infraštruktúru z dôvodov uvedených v článku 13 ods. 4. Naopak, takmer tri štvrtiny poskytovateľov prístavných služieb, ktorí odpovedali, uviedli, že poplatky za využívanie prístavnej infraštruktúry sa v tomto období zmenili, a takmer vo všetkých prípadoch boli tieto zmeny oznámené včas. Okrem toho v troch prípadoch zo spätnej väzby od oslovených zainteresovaných strán vyplynulo, že poplatky za prístavnú infraštruktúru nie sú v súlade so zásadami transparentnosti stanovenými v nariadení. Prakticky vo všetkých prípadoch sa poplatky za prístavnú infraštruktúru zverejňujú. A napokon, pokiaľ ide o sťažnosti týkajúce sa poplatkov za prístavnú infraštruktúru, ktoré prijali vnútroštátne orgány, štvrtina riadiacich orgánov prístavov uviedla, že boli požiadané o poskytnutie informácií relevantnému orgánu.

2.4. Kapitola IV: Všeobecné a záverečné ustanovenia

Kapitola IV nariadenia, ktorá zahŕňa **články 14 až 22,** obsahuje pravidlá týkajúce sa: i) odbornej prípravy zamestnancov; ii) konzultácií s používateľmi prístavu a inými zainteresovanými stranami; iii) vybavovania sťažností; iv) relevantných orgánov; v) opravných prostriedkov a vi) sankcií.

Článok 14 nariadenia (odborná príprava zamestnancov)

Zo štúdie vyplýva, že štyria poskytovatelia prístavných služieb museli od začatia uplatňovania nariadenia zmeniť svoje postupy v oblasti odbornej prípravy zamestnancov.

Článok 15 nariadenia (konzultácie s používateľmi prístavu a inými zainteresovanými stranami)

Zo štúdie vyplýva, že takmer všetky riadiace orgány prístavov viedli konzultácie s používateľmi prístavu a zainteresovanými stranami ešte pred začatím uplatňovania nariadenia. Štyri dánske prístavy uviedli, že so zainteresovanými stranami konzultácie nevedú. S výnimkou územného plánovania sa počet konzultácií od začatia uplatňovania nariadenia zvýšil takmer vo všetkých kategóriách dôvodov na konzultáciu. Tento nárast bol najzreteľnejší v prípade opatrení na zaistenie bezpečnosti v prístave, podľa potreby vrátane opatrení týkajúcich sa bezpečnosti a ochrany zdravia zamestnancov prístavu. Štúdia preukázala, že požiadavka na konzultácie uvedená v článku 15 nariadenia bola účinná.

Článok 16 nariadenia (vybavovanie sťažností)

V článkoch 16, 17 a 19 sa od členských štátov vyžaduje, aby informovali Komisiu o svojich vnútroštátnych postupoch a orgánoch v oblasti vybavovania sťažností (článok 16), relevantných orgánoch (článok 17) a systéme sankcií (článok 19).

Do 24. marca 2019 mali členské štáty povinnosť informovať Komisiu o: i) svojom postupe pri vybavovaní sťažností a ii) svojich orgánoch zodpovedných za vybavovanie sťažností (článok 16 ods. 7 nariadenia).

Do termínu 24. marca 2019 splnilo svoje oznamovacie povinnosti v plnom rozsahu 8 z vtedajších 23 prímorských členských štátov[13]. Do októbra 2019 splnilo všetky svoje oznamovacie povinnosti 14 prímorských členských štátov a Komisia zaslala ostatným prímorským členským štátom list, v ktorom im pripomenula ich oznamovacie povinnosti. Do júna 2020 splnilo všetky svoje oznamovacie povinnosti celkovo 16 členských štátov. V tomto čase splnili tri ďalšie členské štáty svoje oznamovacie povinnosti len čiastočne. Komisia preto

[13] T. j. členské štáty, ktoré majú aspoň jeden námorný prístav.

začala niekoľko postupov v prípade nesplnenia povinností, ktoré boli následne ukončené, keď členské štáty splnili svoje oznamovacie povinnosti alebo vyriešili vecné sťažnosti[14].

K dátumu zverejnenia tejto správy všetky prímorské členské štáty splnili svoje oznamovacie povinnosti[15].

Podľa informácií poskytnutých členskými štátmi možno orgány zodpovedné za vybavovanie sťažností zaradiť do rôznych kategórií: i) regulačné orgány zodpovedné za dopravu; ii) námorné úrady; iii) orgány na ochranu hospodárskej súťaže, spotrebiteľov alebo trhu; iv) ministerstvá zodpovedné za dopravnú politiku a dokonca v) orgány zriadené špeciálne na vybavovanie sťažností týkajúcich sa prístavov.

Po vykonaní kontrol súladu prijatých oznámení Komisia v júli 2023 začala postup v prípade nesplnenia povinností INFR(2021)2041 proti Nemecku z dôvodu: i) neuvedenia orgánov zodpovedných za vybavovanie sťažností v prístavoch v niektorých jeho regiónoch; ii) neuvedenia orgánov zodpovedných za vybavovanie sťažností v prístavoch v iných nemeckých regiónoch s požadovanou mierou istoty a iii) skutočnosti, že určené orgány na vybavovanie sťažností nespĺňali požiadavky uvedené v článku 16 ods. 2 nariadenia. Potom, čo Nemecko vyriešilo namietané nedostatky, bol postup v prípade nesplnenia povinností v máji 2025 ukončený.

Zo štúdie vyplýva, že predmetom sťažností bolo šesť riadiacich orgánov prístavu. Predmetom sťažností boli aj prístavné služby, a to konkrétne aj zo strany majiteľov lodí. Je potrebné poznamenať, že podľa spätnej väzby, ktorú členské štáty poskytli v rámci podpornej štúdie, len tri členské štáty – Dánsko, Írsko a Švédsko – informovali Komisiu o sťažnostiach, ktoré prijali. Vo väčšine členských štátov je formulár na podávanie sťažností k dispozícii v miestnom jazyku a v angličtine. Pokiaľ ide o výmenu informácií o uplatňovaní článku 16 (ktorý sa týka vybavovania sťažností), v podpornej štúdii sa uvádza takáto spolupráca medzi Dánskom a Švédskom, ako aj medzi Poľskom a Slovinskom. Komisia podporuje takúto spoluprácu v súlade s článkom 16 ods. 8 nariadenia. V súlade s článkom 16 ods. 7 Komisia zverejnila informácie, ktoré jej poskytli členské štáty, týkajúce sa ich orgánov zodpovedných za vybavovanie sťažností[16].

Článok 17 nariadenia (relevantné orgány)

[14] V júli 2020 Komisia začala postup v prípade nesplnenia povinností proti štyrom členským štátom, ktoré v danom čase nesplnili žiadnu zo svojich oznamovacích povinností: INFR(2020)2210 – Belgicko, INFR(2020)2211 – Cyprus, INFR(2020)2212 – Holandsko a INFR(2020)2213 – Portugalsko. Do decembra 2022 splnili všetky štyri členské štáty všetky svoje oznamovacie povinnosti a do apríla 2023 boli príslušné postupy v prípade nesplnenia povinností ukončené.
V júni 2021 Komisia začala postup v prípade nesplnenia povinností proti trom členským štátom, ktoré v danom čase splnili svoje oznamovacie povinnosti len čiastočne: INFR(2021)2042 – Chorvátsko, INFR(2021)2043 – Taliansko a INFR(2021)2044 – Slovinsko. Do novembra 2021 splnili dva z týchto členských štátov všetky svoje oznamovacie povinnosti a do mája 2022 boli príslušné postupy v prípade nesplnenia povinností ukončené. Posledný prebiehajúci postup v prípade nesplnenia povinností bol ukončený v decembri 2025.

[15] Na tejto webovej stránke nájdete prehľad oznámení: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/ports/port-services-regulation_sk.

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

V nariadení sa takisto vyžadovalo, aby členské štáty zabezpečili, že používatelia prístavu a ďalšie príslušné zainteresované strany budú informovaní o relevantných orgánoch uvedených v: i) článku 11 ods. 5 (v súvislosti so sťažnosťami týkajúcimi sa transparentnosti finančných vzťahov); ii) článku 12 ods. 3 (v súvislosti so sťažnosťami týkajúcimi sa poplatkov za prístavné služby) a článku 13 ods. 6 (v súvislosti so sťažnosťami týkajúcimi sa poplatkov za prístavnú infraštruktúru) a že členské štáty musia Komisiu informovať o týchto orgánoch. Komisia tieto informácie zverejnila[17].

Podľa informácií, ktoré sme dostali od členských štátov, medzi relevantné orgány patria: i) regulačné orgány zodpovedné za dopravu; ii) námorné úrady; iii) ministerstvá zodpovedné za dopravu alebo prístavnú politiku alebo v relevantných prípadoch iv) iné ministerstvá, orgány na ochranu hospodárskej súťaže alebo orgány zodpovedné za vybavovanie sťažností v konkrétnych prístavoch.

Článok 18 nariadenia (opravné prostriedky)

V rámci štúdie sa nepodarilo získať informácie o opravných prostriedkoch proti rozhodnutiam alebo jednotlivým opatreniam, ktoré v súlade s nariadením prijal riadiaci orgán prístavu, príslušný orgán alebo akýkoľvek relevantný vnútroštátny orgán.

Článok 19 nariadenia (sankcie)

Členské štáty boli na základe tohto nariadenia povinné: i) stanoviť pravidlá týkajúce sa účinných, primeraných a odradzujúcich sankcií uplatniteľných v prípade porušenia tohto nariadenia a ii) prijať všetky potrebné opatrenia na zabezpečenie uplatňovania týchto pravidiel. Členské štáty boli tiež povinné oznámiť tieto opatrenia Komisii. Na rozdiel od pravidiel týkajúcich sa vybavovania sťažností a oznamovania relevantných orgánov Komisii však Komisia v súvislosti so sankciami nevyžaduje uverejnenie. V rámci podpornej štúdie sa nezistili žiadne ďalšie informácie.

Článok 20 nariadenia (podávanie správ – pokrok v rámci Výboru pre sektorový sociálny dialóg pre sektor prístavov na úrovni EÚ)

Okrem predloženia tejto správy o fungovaní a účinkoch nariadenia Európskemu parlamentu a Rade sa v článku 20 nariadenia vyžaduje, aby táto správa zohľadňovala akýkoľvek pokrok dosiahnutý v rámci Výboru pre sektorový sociálny dialóg pre sektor prístavov na úrovni EÚ. Od nadobudnutia účinnosti nariadenia sa uskutočnilo 22 zasadnutí Výboru pre sektorový sociálny dialóg pre sektor prístavov. Významným úspechom sociálnych partnerov, ktorí zasadajú v tomto výbore, je dohoda dosiahnutá v roku 2023 o odbornej príprave pracovníkov v prístavoch v súvislosti s fumigovanými kontajnermi. Výbor pre sektorový sociálny dialóg pre sektor prístavov na úrovni EÚ rokoval aj o: i) vplyve technologických zmien na tento

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

sektor; ii) vplyve politiky EÚ v oblasti hospodárskej súťaže, vrátane nariadenia o skupinovej výnimke pre konzorciá, na tento sektor; iii) usmerneniach týkajúcich sa prevencie nehôd v prístavoch; iv) bezpečnosti na palube; v) zručnostiach a odbornej príprave; vi) ženách a mladých ľuďoch v sektore prístavov; vii) požiadavkách EÚ na bezpečné nakladanie a vykladanie lodí na hromadný náklad; viii) námornej bezpečnosti; ix) vplyve rozšírenia systému obchodovania s emisiami na sektor námornej dopravy a x) európskej stratégii pre prístavy.

V období krátko pred zasadnutím Výboru pre sektorový sociálny dialóg pre sektor prístavov na úrovni EÚ, ktoré sa uskutočnilo 5. februára 2026, tri organizácie na úrovni EÚ zastupujúce pracovníkov v prístavoch vyjadrili názor, že sociálny dialóg na úrovni EÚ priniesol len obmedzené hmatateľné výsledky a informovali Komisiu a ostatných uznaných sociálnych partnerov o svojom rozhodnutí vystúpiť z výboru. Komisia vzala toto rozhodnutie na vedomie, pričom naďalej podporuje sociálny dialóg a konzultácie so sociálnymi partnermi s cieľom zabezpečiť zapojenie všetkých zainteresovaných strán do tvorby politík.

Článok 21 nariadenia (prechodné opatrenia)

Tento článok obsahuje ustanovenia o **prechodných opatreniach**, v ktorých sa uvádza, že:

- nariadenie sa neuplatňuje na zmluvy o poskytovaní prístavných služieb, ktoré boli uzavreté pred 15. februárom 2017 a ktorých uplatňovanie je časovo obmedzené,
- zmluvy o poskytovaní prístavných služieb uzavreté pred 15. februárom 2017, ktorých uplatňovanie nie je časovo obmedzené alebo ktoré majú podobné účinky, sa musia zosúladiť s nariadením do 1. júla 2025.

Zo štúdie vyplýva, že sedem prístavných orgánov uviedlo, že nemali žiadne zmluvy o poskytovaní prístavných služieb, ktoré by boli uzavreté pred 15. februárom 2017 a ktoré by boli časovo obmedzené alebo platné v čase nadobudnutia účinnosti nariadenia. Na druhej strane iné riadiace orgány prístavov uviedli, že majú takéto zmluvy na určité druhy prístavných služieb. Pätina poskytovateľov prístavných služieb, ktorí odpovedali, uviedla, že mala zmluvu, ktorá bola uzavretá pred nadobudnutím účinnosti nariadenia a ktorá bola časovo obmedzená. Žiadny z riadiacich orgánov nemal uzavreté žiadne zmluvy o prístavných službách pred 15. februárom 2017, ktoré by neboli časovo obmedzené. Niekoľko poskytovateľov prístavných služieb však malo takéto zmluvy, väčšinou s prechodným obdobím na splnenie požiadaviek nariadenia. Z prieskumu vyplynulo, že jeden členský štát mal uzatvorené takéto zmluvy so všetkými spoločnosťami poskytujúcimi služby lodivoda pôsobiacimi v tomto členskom štáte. Pripomíname, že podľa článku 21 ods. 2 nariadenia by sa zmluvy o poskytovaní prístavných služieb uzavreté pred 15. februárom 2017, ktorých uplatňovanie nie je časovo obmedzené alebo ktoré majú podobné účinky, malo zosúladiť s nariadením do 1. júla 2025.

Článok 22 nariadenia (nadobudnutie účinnosti)

Na záver sa v tomto článku stanovuje dvojročné **odloženie dátumu začatia uplatňovania** nariadenia od dátumu jeho nadobudnutia účinnosti, čo znamená, že sa začalo uplatňovať až 24. marca 2019.

3. ZMENY NARIADENIA A ICH VYKONÁVANIE

Od prijatia nariadenia 14. februára 2017 bola k nemu prijatá jedna platná zmena, a to nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/697[18], ktorou sa riadiacim orgánom alebo príslušným orgánom umožnilo poskytovať do októbra 2020 flexibilitu z hľadiska účtovania poplatkov za používanie prístavnej infraštruktúry z dôvodu vypuknutia pandémie ochorenia COVID-19.

V súlade s článkom 1 nariadenia (EÚ) 2020/697 môže riadiaci orgán prístavu alebo príslušný orgán rozhodnúť o vzdaní sa poplatkov, o pozastavení, znížení alebo odložení platby poplatkov za používanie prístavnej infraštruktúry splatných za obdobie od 1. marca 2020 do 31. októbra 2020.

Podľa údajov získaných v rámci podpornej štúdie využilo už uvedené možnosti, ktoré sa poskytujú článkom 1 nariadenia (EÚ) 2020/697, päť členských štátov vo všetkých prístavoch na svojom území, šesť riadiacich orgánov prístavov a jeden príslušný orgán. Podrobnosti o vykonaných opatreniach sa uvádzajú v podpornej štúdii.

4. ZÁVER

Od prijatia nariadenia pred deviatimi rokmi sa toto nariadenie postupne vykonáva, hoci s určitými oneskoreniami.

Ešte pred začatím uplatňovania tohto nariadenia členské štáty a zainteresované strany zistili, že potrebujú poradenstvo od Komisie v súvislosti s viacerými ustanoveniami s cieľom objasniť ich význam. Komisia vydala tieto usmernenia v roku 2018 s cieľom podporiť riadne vykonávanie nariadenia. Objavil sa obmedzený počet sťažností a postupov v prípade nesplnenia povinností súvisiacich s nesprávnym uplatňovaním nariadenia.

Pokiaľ ide o presadzovanie práva, Komisia sa vo svojich opatreniach zameriavala najmä na oznamovacie povinnosti členských štátov. V rámci toho sa v prípade potreby iniciovalo viacero postupov v prípade nesplnenia povinností, ktoré všetky dosiahli požadovaný účinok, a to zabezpečenie dodržiavania oznamovacích povinností členských štátov.

Nariadením (EÚ) 2020/697 sa riadiacemu orgánu prístavu alebo príslušnému orgánu v súvislosti s pandémiou ochorenia COVID-19 poskytla možnosť vzdať sa poplatkov, pozastaviť, znížiť alebo odložiť platbu poplatkov za používanie prístavnej infraštruktúry splatných za obdobie od 1. marca 2020 do 31. októbra 2020. Európske prístavy túto dočasnú

[18] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/697 z 25. mája 2020, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2017/352 s cieľom umožniť riadiacemu orgánu prístavu alebo príslušnému riadiacemu orgánu poskytnúť flexibilitu z hľadiska účtovania poplatkov za používanie prístavnej infraštruktúry v súvislosti s výskytom ochorenia COVID-19 (Ú. v. EÚ L 165, 27.5.2020, s. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/697/oj).

možnosť takmer nevyužívali a predĺženie platnosti tohto opatrenia sa nepovažovalo za potrebné.

Komisia celkovo považuje vykonávanie rámca EÚ pre poskytovanie prístavných služieb a spoločných pravidiel týkajúcich sa finančnej transparentnosti prístavov za uspokojivé a v súlade s cieľmi stanovenými v nariadení.

Komisia bude napriek tomu naďalej spolupracovať s členskými štátmi a zainteresovanými stranami s cieľom dohliadať na jeho správne uplatňovanie v 327 prístavoch transeurópskej dopravnej siete.