EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2026.10.8.
COM(2026) 535 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

Jelentés a kikötői szolgáltatásokról szóló rendelet működéséről és hatásáról

HU

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

Jelentés a kikötői szolgáltatásokról szóló rendelet működéséről és hatásáról

1. BEVEZETÉS

Az Európai Unió (EU) 60 000 km-es partvonala mentén több mint 1 000 kereskedelmi tengeri kikötő működik. Így az EU a világ egyik legtöbb kikötőjével rendelkező régiója. E kikötők közül 327[1] a transzeurópai közlekedési hálózat része, amelyből 97 a „törzshálózatba", 230 pedig az „átfogó hálózatba" tartozik.

Az (EU) 2017/352 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek (a továbbiakban: a rendelet) három fő célkitűzése van[2]. Az első célkitűzés a kikötői szolgáltatások nyújtására vonatkozó keretrendszer létrehozása. A második célkitűzés annak biztosítása, hogy a transzeurópai közlekedési hálózat valamennyi tengeri kikötőjében megfelelő keret álljon rendelkezésre a szükséges beruházások vonzásához. A harmadik célkitűzés az európai kikötőkön belüli és azok közötti egyenlő versenyfeltételek biztosítása.

A (10) preambulumbekezdésben foglaltak szerint a rendelet nem ír elő meghatározott kikötőüzemeltetési modellt, és semmilyen módon nem érinti a tagállamok azon hatáskörét, hogy az uniós joggal összhangban álló, nem gazdasági jellegű általános érdekű szolgáltatásokat nyújtsanak. A rendelet értelmében többféle kikötőüzemeltetési modell lehetséges, feltéve hogy az e rendeletben meghatározottak szerint betartják a kikötői szolgáltatások nyújtásának keretrendszerét és a pénzügyi átláthatóságra vonatkozó közös szabályokat.

A rendelet 20. cikkével összhangban a Bizottság köteles lett volna legkésőbb 2023. március 24-ig benyújtani ezt a jelentést az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. A jelentést két okból csak most, 2026-ban lehetséges benyújtani: i. a tagállamok késedelmesen bocsátották rendelkezésre a kért információkat, és ii. az érdekelt felek lassú ütemben válaszoltak a kérdőívre[3].

Ez a jelentés bemutatja a rendelet végrehajtásának hatását. A jelentés célja, hogy helyzetképet biztosítson a rendelet jelenlegi végrehajtásáról és működéséről, és a rendelet 20. cikkében előírtaknak megfelelően figyelembe veszi az uniós kikötői ágazati párbeszédbizottság keretében elért eredményeket is. Ez a jelentés nem értékeli a rendeletet.

---

[1] 283 tengeri kikötő és 44 vegyes tengeri és belvízi kikötő.

[2] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2017/352 rendelete (2017. február 15.) a kikötői szolgáltatások nyújtását és a kikötők pénzügyi átláthatóságára vonatkozó közös szabályokat biztosító keretrendszer létrehozásáról (HL L 57., 2017.3.3., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/352/oj).

[3] A Bizottság által adatgyűjtés, valamint a tagállamokkal és az érdekelt felekkel folytatott konzultáció céljából megrendelt háttértanulmány keretében. A háttértanulmány e jelentés mellékletét képezi.

A jelentés a következőkön alapul:

– a tagállamok által a rendelet alkalmazásával összefüggésben tett bejelentések,

– a Bizottság által adatgyűjtés, valamint a tagállamokkal és az érdekelt felekkel kérdőívek és célzott interjúk keretében folytatott konzultáció céljából megrendelt (e jelentéssel együtt közzétett) háttértanulmány megállapításai,

– a tagállamokkal és a tengerhasznosítási ágazat érdekelt feleivel folytatott eszmecsere a Bizottság szakértői csoportjának, az Európai Kikötők Fórumának keretében[4],

– a tengeri kikötőkért felelős tagállami hatóságokkal folytatott információcsere a Bizottság tájékoztatására vonatkozó kötelezettségük teljesítése során[5].

A Bizottság, a kikötőkért felelős nemzeti hatóságok, valamint a tengerhasznosítási és kikötői ágazat különböző érdekelt felei közötti párbeszédre a Bizottság által létrehozott szakértői csoport, az Európai Kikötők Fóruma keretében kerül sor.

Az Európai Kikötők Fórumát 2017 májusában hozták létre bizottsági szakértői csoportként. Feladata a kikötőkkel kapcsolatos kérdésekre vonatkozó információcsere és tanácsadás, valamint különösen a Bizottság támogatása a rendelet egységes végrehajtását előmozdító és támogató kezdeményezések kidolgozásában.

Az Európai Kikötők Fóruma 27 tagállam hatóságaiból, más állami szervekből (pl. az EGT-tagállamok képviselőiből), valamint a kikötői szakmákat és iparágakat képviselő 15 szervezetből áll.

Az Európai Kikötők Fóruma létrehozása óta tíz alkalommal ülésezett, és a kikötői ágazatot közvetlenül érintő kérdések széles körét vitatta meg. Létrehozása óta különösen a rendelet bizonyos kulcsfontosságú rendelkezéseit, és legfőképpen az alábbiakra vonatkozó rendelkezéseket vizsgálta meg: i. a kikötői szolgáltatások piacához való hozzáférés, ii. átláthatóság, iii. díjak, iv. konzultációk, v. panaszkezelési mechanizmusok, valamint vi. átmeneti rendelkezések.

Ezzel összefüggésben a Bizottság összegyűjtötte a rendelet bizonyos rendelkezéseivel kapcsolatban felmerült kérdéseket, és iránymutatást adott azok megfelelő kezelésére. A feltett kérdések és az azokra adott válaszok az Európai Kikötők Fórumának 2018. december 14-én tartott harmadik üléséről készült jegyzőkönyv mellékletében találhatók.

Az Európai Kikötők Fóruma keretében megvitatott további témák közé tartoztak a következők: i. a Bizottság által a szakértői csoport létrehozása óta javasolt jogalkotási vagy szakpolitikai kezdeményezések, ii. finanszírozási lehetőségek a kikötők számára, iii. a Bizottság nevében tanácsadók által készített tanulmányok, iv. a bevált gyakorlatok cseréje a kikötői ágazatban, v. az Európai Kikötők Fórumának alcsoportjaitól származó visszajelzések, valamint vi. az érdekelt felek általános visszajelzései.

[4] Európai Kikötők Fóruma (E03542), https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=hu&do=groupDetail.groupDetail&groupID=3542.

[5] A rendelet 16. cikkében (A panaszok kezelése), 17. cikkében (Illetékes hatóságok) és 19. cikkében (Szankciók) foglaltak szerint.

A Bizottság a rendelet végrehajtására vonatkozó adatok összegyűjtése érdekében tanácsadót bízott meg „A kikötői szolgáltatások nyújtását és a kikötők pénzügyi átláthatóságára vonatkozó közös szabályokat biztosító keretrendszer létrehozásáról szóló (EU) 2017/352 rendelet végrehajtási jelentését alátámasztó háttértanulmány” elkészítésével[6].

A megbízás célja az volt, hogy e végrehajtási jelentés elkészítését támogató áttekintés készüljön az alábbi eszközök alkalmazásával: i. célzott kérdőívek készítése a tagállamok, a kikötőt üzemeltető szervek, a kikötői szolgáltatók és a hajózási társaságok számára, és ii. a kikötőt üzemeltető szervekkel és a kikötői szolgáltatókkal célzott interjúk folytatása. A tényfeltáró tanulmány helyzetképet biztosít a rendelet végrehajtásáról.

A tanulmány a 2023 januárja és 2024 áprilisa közötti időszakra terjed ki. Eredeti időtartama 12 hónap volt, de azt meghosszabbították, mivel sok tagállam és érdekelt fél lassú ütemben válaszolt a kérdőívekre.

Ezzel összefüggésben a 22 tengerrel rendelkező tagállam közül nyolc tagállam hatóságai – több mint harmaduk – többszöri, többek között a Bizottság által küldött emlékeztető ellenére sem válaszoltak a kérdőívekre. A válaszadási hajlandóság hiánya az érdekelt felek esetében is problémát jelentett. 10 tagállam – azaz közel felük – kikötőt üzemeltető szervei egyáltalán nem, további hat tagállam esetében pedig csak részben válaszoltak a kérdőívre. A kikötői szolgáltatók esetében kedvezőbb volt a helyzet. Hét tagállamtól még mindig nem érkezett megfelelő válasz, ugyanakkor 15 tagállam képviselői teljes körű választ biztosítottak.

Amint azt a háttértanulmányban foglalt ábrák is jól szemléltetik, a válaszadási arány összességében egyenetlen volt: egyes tagállamok vagy érdekelt felek csak részleges válaszokat adtak, mások pedig egyáltalán nem válaszoltak, annak ellenére, hogy a tanácsadó és a Bizottság is több alkalommal felkérte őket a visszajelzésre. Következésképpen a tanulmány megállapításainak reprezentativitását óvatosan kell értékelni.

2. A RENDELET VÉGREHAJTÁSA FEJEZETENKÉNT

2.1. I. fejezet: Tárgy, hatály és fogalommeghatározások

A rendelet I. fejezete – amely az **1. és 2. cikket foglalja magában –** meghatározza a rendelet általános keretrendszerét.

A rendelet 1. cikke (Tárgy és hatály)

[6] Európai Bizottság: Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság, „*A kikötői szolgáltatások nyújtását és a kikötők pénzügyi átláthatóságára vonatkozó közös szabályokat biztosító keretrendszer létrehozásáról szóló (EU) 2017/352 rendelet végrehajtási jelentését alátámasztó háttértanulmány*”, az Európai Unió Kiadóhivatala, 2026 (ISBN: 978-92-68-36569-4, https://op.europa.eu/publication/manifestation_identifier/PUB_MI0126001ENN).

A földrajzi hatály tekintetében a rendelet a transzeurópai közlekedési hálózatnak az 1315/2013/EU rendelet (amelynek helyébe az (EU) 2024/1679 rendelet lépett) II. mellékletében felsorolt valamennyi tengeri kikötőjére alkalmazandó[7].

A rendelet 1. cikkének (5) bekezdése értelmében azonban a tagállamok dönthetnek úgy, hogy a legkülső régiókban található, az „átfogó" hálózat részét képező tengeri kikötők tekintetében nem alkalmazzák a rendeletet. Portugália erre irányuló bejelentést tett. Hasonlóképpen, a tagállamok dönthetnek úgy, hogy a rendeletet a transzeurópai közlekedési hálózaton kívül eső tengeri kikötők tekintetében is alkalmazzák[8]. A rendelet tehát jelenleg mind a 97 törzshálózati kikötőre és 230 „átfogó" hálózati kikötőre alkalmazandó.

Tárgyi hatályát tekintve a rendelet teljes mértékben alkalmazandó az alábbi kategóriájú kikötői szolgáltatások nyújtására, akár a kikötő területén, akár a kikötőhöz vezető vízi úton valósulnak meg: i. tüzelőanyag-ellátás, ii. kikötés, iii. a hajókon keletkező hulladék és a rakománymaradványok összegyűjtése, valamint iv. vontatás.

A rendelet 2. cikke (Fogalommeghatározások)

Egyes tagállamok és érdekelt felek kérdéseket vetettek fel a 2. cikkben foglalt több fogalommeghatározás értelmezésével kapcsolatban. A kérdéseket és a válaszokat a Bizottság az Európai Kikötők Fórumának fent említett munkája során osztotta meg.

2.2. II. fejezet: Kikötői szolgáltatások nyújtása

A rendelet II. fejezete – amely a **3–10. cikket** foglalja magában – a kikötői szolgáltatások nyújtására vonatkozó szabályokat tartalmazza, nevezetesen a következők tekintetében: i. a kikötői szolgáltatások szervezése, ii. a kikötői szolgáltatások nyújtására vonatkozó minimumkövetelmények, iii. eljárás a minimumkövetelmények teljesítésének biztosítására, iv. a kikötői szolgáltatók számának korlátozása, v. közszolgáltatási kötelezettségek, vi. belső szolgáltató, vii. a munkavállalók jogainak védelme, valamint viii. mentességek.

A rendelet 3. cikke (A kikötői szolgáltatások szervezése)

Ez a cikk általánosan felvázolja a kikötői szolgáltatások szervezésére vonatkozó, a következő cikkekben kidolgozott szabályokat. Ezek a szabályok olyan kérdésekre terjednek ki, mint: i. minimumkövetelmények, ii. a szolgáltatók számának korlátozása, iii. közszolgáltatási kötelezettségek, valamint iv. a belső szolgáltatókkal kapcsolatos korlátozások.

A tanulmány megállapította, hogy a kikötői szolgáltatások esetében leggyakrabban a minimumkövetelmények meghatározását alkalmazták feltételként, ezt követte a szolgáltatók számának korlátozása, valamint a közszolgáltatási kötelezettségek rögzítése. A belső

[7] Az Európai Parlament és Tanács (EU) 2024/1679 rendelete (2024. június 13.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról, az (EU) 2021/1153 és a 913/2010/EU rendelet módosításáról, valamint az 1315/2013/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L, 2024/1679, 2024.6.28., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

[8] A jelentés idejéig egyetlen tagállam sem tett erre irányuló bejelentést.

szolgáltatókkal kapcsolatos korlátozásokat csak elvétve, ha egyáltalán alkalmazták. E feltételek többsége azonban már a rendelet alkalmazása előtt is hatályban volt. A feltételeket jellemzően a kikötőt üzemeltető szervek alkalmazták, mivel a tagállamok többsége – két kivételtől eltekintve – nem rendelkezett ilyen feltételekről.

A rendelet 4. cikke (A kikötői szolgáltatások nyújtására vonatkozó minimumkövetelmények)

A tanulmány szerint a felmérésben részt vevő valamennyi kikötői szolgáltató jelezte, hogy meg kell felelnie bizonyos minimumkövetelményeknek. A felmérésre válaszoló szolgáltatók többsége szerint a rendelet alkalmazása nem változtatott ezeken a követelményeken. Néhány kivételtől eltekintve valamennyi kikötőt üzemeltető szerv minimumkövetelményeket alkalmazott a kikötői szolgáltatások nyújtására vonatkozóan.

A rendelet 4. cikkének (3) bekezdésére hivatkozva három tagállam – Franciaország, Olaszország és Spanyolország – arról a döntéséről tájékoztatta a Bizottságot, hogy „nemzeti lobogó” használatára vonatkozó követelményt ír elő a területükön működő kikötőkben elsősorban vontatási műveletekre használt vízi járművek tekintetében (azaz a vontatóhajókat annak az országnak a lobogója alatt kell lajstromozni, ahol a szolgáltatásokat nyújtják). Ezt követően a Bizottsághoz panasz érkezett az egyik érintett tagállammal szemben a rendelet 4. cikke (3) bekezdésének végrehajtásával kapcsolatban. A Bizottság ezt követően kötelezettségszegési eljárást indított a három tagállammal szemben a „nemzeti lobogó” használatára vonatkozó követelménnyel kapcsolatban: INFR(2025)2080 – Franciaország, INFR(2025)2081 – Olaszország és INFR(2025)4021 – Spanyolország.

A rendelet 5. cikke (Eljárás a minimumkövetelmények teljesítésének biztosítására)

A tanulmány szerint a kikötői szolgáltatók túlnyomó többsége arról számolt be, hogy a kikötői szolgáltatás nyújtására irányuló kérelmére egy hónapon belül kapott választ. Két esetben a kikötői szolgáltatók úgy nyilatkoztak, hogy a kikötői szolgáltatás nyújtására irányuló kérelmüket a minimumkövetelményekre hivatkozva elutasították.

A rendelet 6. cikke (A kikötői szolgáltatók számának korlátozása)

A rendelet 6. cikkének (1) bekezdését alkalmazva Portugália úgy döntött[9], hogy az „átfogó” hálózathoz tartozó (az 1315/2013/EU rendelet 20. cikke (2) bekezdésének b) pontjában foglalt kritériumoknak meg nem felelő[10]) kikötőit felhatalmazza, hogy egy adott kikötői szolgáltatás tekintetében korlátozzák a szolgáltatók számát.

A tanulmány megállapította, hogy a válaszadó kikötőt üzemeltető szervek mintegy fele vezetett be ilyen korlátozásokat, míg hozzávetőlegesen a másik fele nem támasztott ilyen követelményeket. Valamennyi kikötőt üzemeltető szerv, amely ilyen korlátozások

[9] A 2022. január 11-i 9/2022. sz. törvényerejű rendelet.
[10] Jelenleg az (EU) 2024/1679 rendelet 25. cikke (4) bekezdésének b) pontja.

fennállásáról számolt be, jelezte, hogy azokat már a rendelet alkalmazásának kezdete előtt bevezették. Általában véve a tüzelőanyag-ellátás a legkevésbé korlátozott kikötői szolgáltatás, míg a legkorlátozottabb szolgáltatások közé tartozik a révkalauzolás és a vontatás, többek között a vontatóhajókat érintő „nemzeti lobogóra" vonatkozó követelmény bevezetése révén. Az üzemeltető szervek a korlátozások bevezetését elsősorban a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével, valamint a kikötői műveletek biztonságos, védett és környezeti szempontból fenntartható működésének biztosításával indokolták. Egyes kikötőt üzemeltető szervek bizonyos kikötői szolgáltatásokat közvetlenül, illetve az ellenőrzésük alatt álló szervezeteken keresztül nyújtanak, míg mások úgy döntöttek, hogy a szolgáltatók számát egyre korlátozzák.

A rendelet 7. cikke (Közszolgáltatási kötelezettségek)

A tanulmány feltárta, hogy két tagállam – Belgium és Portugália – a kikötőt üzemeltető szervekre ruházta a közszolgáltatási kötelezettségek előírásának jogát. Ezenfelül egy finn és egy olasz kikötő is meghatározhat közszolgáltatási kötelezettségeket. E tekintetben a legtöbb közszolgáltatási kötelezettség a révkalauzolásra, a vontatásra, a kikötésre és a hulladékgyűjtésre vonatkozik.

A rendelet 8. cikke (Belső szolgáltató)

A tanulmány megállapítása szerint egy tagállamban (Dániában) viszonylag gyakoriak a belső szolgáltatók[11]. Emellett Belgiumban, Horvátországban, Németországban, Olaszországban, Lettországban és Portugáliában is előfordul, hogy egyes kikötőkben bizonyos kikötői szolgáltatásokat ilyen belső szolgáltatók nyújtanak. A kikötői szolgáltatások közül a rendelet hatálya alá tartozó valamennyi szolgáltatástípus esetében előfordul, hogy azokat belső szolgáltatók végzik, és egyik kikötői szolgáltatástípus sem emelkedik ki különösen gyakori előfordulásával.

A rendelet 9. cikke (A munkavállalók jogainak védelme)

A tanulmány megállapította, hogy a kikötőt üzemeltető szervek többsége már a rendelet alkalmazásának megkezdése előtt is megkövetelte a személyzet megfelelő munkafeltételeinek biztosítását, és négy kikötő ennél is tovább ment: a kikötői szolgáltatásokat korábban nyújtó szolgáltató jogait és kötelezettségeit az új szolgáltatóra ruházta át.

A rendelet 10. cikke (Mentességek)

A rendelet II. fejezete (Kikötői szolgáltatások nyújtása) és 21. cikke (Átmeneti intézkedések) nem alkalmazandó a rakománykezelésre, a személyszállítási szolgáltatásokra, valamint a révkalauzolásra vonatkozóan. Mindazonáltal a rendelet 10. cikkének (2) bekezdése szerint a

[11] A kikötőt üzemeltető szerv vagy az illetékes hatóság dönthet úgy, hogy a kikötői szolgáltatást közvetlenül nyújtja, vagy azt egy jogilag különálló olyan szervezeten keresztül biztosítja, amely felett a saját szervezeti egységei felett gyakorolthoz hasonló szintű ellenőrzést gyakorol.

tagállamok dönthetnek úgy, hogy a révkalauzolás tekintetében a II. fejezetet és a 21. cikket is alkalmazzák. Egy tagállam – Szlovénia – élt ezzel a lehetőséggel[12].

2.3. III. fejezet: Pénzügyi átláthatóság és önállóság

A rendelet III. fejezete **–** amely a **11–13. cikket** foglalja magában – a következőkre vonatkozóan tartalmaz szabályokat: i. a hatóságok és a kikötőt üzemeltető szerv közötti pénzügyi kapcsolatok átláthatósága, ii. kikötői szolgáltatási díjak, valamint iii. kikötőhasználati díjak.

Érdemes megjegyezni, hogy bár a 10. cikk (1) bekezdése kizárja a rakománykezelést, a személyszállítási szolgáltatásokat és a révkalauzolást a II. fejezet hatálya alól, e három szolgáltatásra a III. fejezet rendelkezései továbbra is alkalmazandók.

A rendelet 11. cikke (**A pénzügyi kapcsolatok átláthatósága**)

A tanulmány feltárta, hogy a rendelet elfogadása óta egy kikötőt üzemeltető szerv és több kikötői szolgáltató módosította számviteli rendszerét. A kikötőt üzemeltető szervek és a kikötői szolgáltatók pénzügyi átláthatóságát az éves beszámolók vagy jelentések közzététele, valamint az ellenőrzések, továbbá a kijelölt állami szervek részére történő adatszolgáltatás biztosítja. A háttértanulmány részletesebb információkat tartalmaz a következőkről: i. a kikötői szolgáltatások vagy kotrási tevékenységek nyújtása tekintetében kapott közfinanszírozás elkülönítése az egyéb tevékenységekre elkülönített pénzeszközöktől (a rendelet 11. cikkének (2) bekezdése), ii. panaszok (a rendelet 11. cikkének (5) bekezdése), iii. új közfinanszírozás (a rendelet 11. cikkének (6) bekezdése), iv. a közszolgáltatási kötelezettségek ellentételezése (a rendelet 11. cikkének (7) bekezdése), valamint iv. a tagállamok azon lehetősége – amellyel egyáltalán nem éltek –, hogy a 11. cikk (2) bekezdését ne alkalmazzák az „átfogó” hálózat részét képező kikötőikre (a rendelet 11. cikkének (8) bekezdése). A tanulmány megállapította, hogy az elkülönített könyvelésre vonatkozó követelmények hatékonyak voltak.

A rendelet 12. cikke (Kikötői szolgáltatási díjak)

A tanulmány megállapította, hogy a felmérésre válaszoló kikötőt üzemeltető szervek mintegy egyharmada jelezte, hogy a kikötői szolgáltatási díjakat más kifizetésekbe integrálták. A kikötői szolgáltatók megerősítették, hogy a kikötői szolgáltatási díjak általában nem szerepelnek az egyéb kifizetések között, mivel az ügyfelek közvetlenül a szolgáltatónak fizetik meg őket. A 2023 januárja és 2024 áprilisa közötti időszakban nagyon kevés hivatalos panasz érkezett a tagállamok illetékes hatóságaihoz a kikötői szolgáltatási díjakkal, illetve az illetékes hatóság részére történő információszolgáltatási kérésekkel kapcsolatban.

A rendelet 13. cikke (Kikötőhasználati díjak)

[12] Uradni list RS (a Szlovén Köztársaság Hivatalos Közlönye), 11/20. sz.

A tanulmány feltárta, hogy a kikötői szolgáltatók túlnyomó többsége számára könnyen azonosíthatók a kikötőhasználati díjak. A rendelet elfogadása óta öt kikötőt üzemeltető szerv módosította a kikötőhasználati díjakat a 13. cikk (4) bekezdésében meghatározott okok alapján. Ezzel szemben a válaszadó kikötői szolgáltatók közel háromnegyede nyilatkozott úgy, hogy az adott időszakban változtak a kikötőhasználati díjak, és e változásokat szinte minden esetben kellő időben közölték. Emellett a megkérdezett érdekelt felek visszajelzései három esetben arra utaltak, hogy a kikötőhasználati díjak nincsenek összhangban a rendeletben meghatározott átláthatósági elvekkel. A kikötőhasználati díjakat gyakorlatilag minden esetben nyilvánosságra hozzák. Végezetül, a nemzeti hatóságokhoz a kikötőhasználati díjakkal kapcsolatban benyújtott panaszok tekintetében a kikötőt üzemeltető szervek negyede jelezte, hogy az illetékes hatóság részére történő információszolgáltatásra kérték fel őket.

2.4. IV. fejezet: Általános és záró rendelkezések

A rendelet IV. fejezete – amely a **14–22. cikket** foglalja magában – a következőkre vonatkozóan tartalmaz szabályokat: i. az alkalmazottak képzése, ii. konzultáció a kikötőhasználókkal és egyéb érdekelt felekkel, iii. a panaszok kezelése, iv. illetékes hatóságok, v. fellebbezés, valamint vi. szankciók.

A rendelet 14. cikke (Az alkalmazottak képzése)

A tanulmány megállapította, hogy a rendelet alkalmazása óta négy kikötői szolgáltatónak kellett megváltoztatnia az alkalmazottak képzésével kapcsolatos gyakorlatát.

A rendelet 15. cikke (Konzultáció a kikötőhasználókkal és egyéb érdekelt felekkel)

A tanulmány szerint a rendelet alkalmazása előtt szinte az összes kikötőt üzemeltető szerv konzultált a kikötőhasználókkal és az érdekelt felekkel. Négy dán kikötő nyilatkozott úgy, hogy nem folytat konzultációt az érdekelt felekkel. A területrendezés kivételével a rendelet alkalmazása óta szinte valamennyi konzultációs területen nőtt a konzultációk száma. A növekedés leginkább a kikötő területén megvalósuló biztonság garantálását célzó intézkedések esetében volt számottevő, beleértve adott esetben a kikötői munkavállalók egészségének és biztonságának védelmét is. A tanulmány megállapította, hogy a rendelet 15. cikkében foglalt konzultációs követelmény hatékony volt.

A rendelet 16. cikke (A panaszok kezelése)

A 16., 17. és 19. cikk előírja a tagállamok számára, hogy tájékoztassák a Bizottságot nemzeti panaszkezelési eljárásaikról és szerveikről (16. cikk), illetékes hatóságaikról (17. cikk) és szankciórendszerükről (19. cikk).

A tagállamoknak 2019. március 24-ig tájékoztatniuk kellett a Bizottságot a következőkről: i. a panaszkezelésre vonatkozó eljárásuk, és ii. a panaszok kezeléséért felelős hatóságaik (a rendelet 16. cikkének (7) bekezdése).

A 2019. március 24-i határidőig az akkori 23 tengerrel rendelkező tagállam[13] közül nyolc teljesítette teljes körű bejelentési kötelezettségét. 2019. októberéig 14 tengerrel rendelkező tagállam teljesítette teljes körű bejelentési kötelezettségét. A Bizottság levelet küldött a többi tengerrel rendelkező tagállamnak, amelyben emlékeztette őket bejelentési kötelezettségeikre. 2020 júniusáig összesen 16 tagállam teljesítette teljes körű bejelentési kötelezettségét. Addigra három további tagállam csak részben teljesítette bejelentési kötelezettségét. A Bizottság ezért több kötelezettségszegési eljárást indított, amelyeket le is zárt, amint a tagállamok eleget tettek bejelentési kötelezettségeiknek, vagy érdemben orvosolták a kifogásokat[14].

E jelentés közzétételének időpontjáig valamennyi tengerrel rendelkező tagállam teljesítette bejelentési kötelezettségét[15].

A tagállamoktól kapott információk szerint a panaszkezelő szervek különböző kategóriákba tartoznak. Lehetnek: i. közlekedésért felelős szabályozó hatóságok, ii. tengerészeti hatóságok, iii. verseny-, fogyasztóvédelmi vagy piaci hatóságok, iv. közlekedéspolitikáért felelős minisztériumok, valamint v. kifejezetten a kikötőkkel kapcsolatos panaszok kezelésére létrehozott szervek.

A beérkezett bejelentések megfelelőségi ellenőrzését követően a Bizottság 2023 júliusában INFR(2021)2041 számon kötelezettségszegési eljárást indított Németország ellen a következők miatt: i. egyes régióiban nem jelölte ki a kikötők panaszkezelő szerveit, ii. más német régiókban nem határozta meg kellő bizonyossággal a kikötők panaszkezelő szerveit, valamint iii. a kijelölt panaszkezelő szervek nem feleltek meg a rendelet 16. cikkének (2) bekezdésében foglalt követelményeknek. Miután Németország orvosolta a kifogásokat, a kötelezettségszegési eljárást 2025 májusában lezárták.

A tanulmány feltárta, hogy hat kikötőt üzemeltető szerv ellen nyújtottak be panaszt. A kikötői szolgáltatásokkal kapcsolatban is érkeztek panaszok, többek között kifejezetten a hajótulajdonosok részéről. Érdemes megjegyezni, hogy a tagállamoktól a háttértanulmány keretében kapott visszajelzések szerint csak három tagállam – Dánia, Írország és Svédország – tájékoztatta a Bizottságot a beérkezett panaszokról. A legtöbb tagállamban a panaszkezelési formanyomtatvány a helyi nyelven és angolul is elérhető. A (panaszok kezelésére vonatkozó) 16. cikk alkalmazásával kapcsolatos információcsere tekintetében a háttértanulmány Dánia és Svédország, valamint Lengyelország és Szlovénia között számolt be együttműködésről. A Bizottság a rendelet 16. cikkének (8) bekezdésével összhangban üdvözli az ilyen irányú együttműködést. A 16. cikk (7) bekezdésével összhangban a Bizottság közzétette a tagállamoktól a panaszkezelő szervekre vonatkozóan kapott információkat[16].

---

[13] Azaz olyan tagállamok, amelyek legalább egy tengeri kikötővel rendelkeznek.

[14] 2020 júliusában a Bizottság kötelezettségszegési eljárást indított négy olyan tagállammal szemben, amelyek addig az időpontig nem tettek eleget bejelentési kötelezettségeiknek: INFR(2020)2210 – Belgium, INFR(2020)2211 – Ciprus, INFR(2020)2212 – Hollandia és INFR(2020)2213 – Portugália. 2022 decemberéig mind a négy tagállam eleget tett valamennyi bejelentési kötelezettségének, és 2023 áprilisáig a vonatkozó kötelezettségszegési ügyeket lezárták.
2021 júniusában a Bizottság kötelezettségszegési eljárást indított három olyan tagállammal szemben, amelyek addig az időpontig csak részben tettek eleget bejelentési kötelezettségeiknek: INFR(2021)2042 – Horvátország, INFR(2021)2043 – Olaszország és INFR(2021)2044 – Szlovénia. 2021 novemberéig e tagállamok közül kettő teljesítette valamennyi bejelentési kötelezettségét, és 2022 májusáig lezárták a vonatkozó kötelezettségszegési ügyeket. Az utolsó kötelezettségszegési eljárást 2025 decemberében zárták le.

[15] Az alábbi honlap áttekintést nyújt a bejelentésekről: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/ports/port-services-regulation_en?prefLang=hu.

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

A rendelet 17. cikke (Illetékes hatóságok)

A rendelet azt is előírja a tagállamok számára, hogy biztosítsák a kikötőhasználók és más érdekelt felek tájékoztatását az alábbiakban hivatkozott illetékes hatóságokról: i. a 11. cikk (5) bekezdése (a pénzügyi kapcsolatok átláthatóságával kapcsolatos panaszokkal összefüggésben), ii. a 12. cikk (3) bekezdése (a kikötői szolgáltatási díjakkal kapcsolatos panaszokkal összefüggésben), valamint iii. a 13. cikk (6) bekezdése (a kikötőhasználati díjakkal kapcsolatos panaszokkal összefüggésben). A tagállamoknak a Bizottságot is tájékoztatniuk kell ezekről a hatóságokról. A Bizottság közzétette ezeket az információkat[17].

A tagállamoktól kapott információk szerint az illetékes hatóságok típusai a következők: i. közlekedésért felelős szabályozó hatóságok, ii. tengerészeti hatóságok, iii. a közlekedés- vagy kikötői politikáért felelős minisztériumok vagy adott esetben iv. egyéb minisztériumok, versenyhatóságok vagy kikötőspecifikus panaszkezelő szervek.

A rendelet 18. cikke (Fellebbezés)

A tanulmány nem rendelkezett információval a kikötőt üzemeltető szervek, az illetékes hatóságok vagy bármely más érintett nemzeti hatóság által a rendelet alapján hozott döntések vagy egyedi intézkedések ellen benyújtott fellebbezésekről.

A rendelet 19. cikke (Szankciók)

A rendelet értelmében a tagállamok kötelesek voltak: i. megállapítani a rendelet megsértése esetén alkalmazandó hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciókra vonatkozó szabályokat, és ii. minden szükséges intézkedést megtenni e szabályok végrehajtásának biztosítása érdekében. A tagállamoknak ezekről az intézkedésekről értesíteniük kellett a Bizottságot is. A panaszok kezelésére és az illetékes hatóságoknak a Bizottság felé történő bejelentésére vonatkozó szabályokkal ellentétben a Bizottságot nem terheli közzétételi kötelezettség a szankciók tekintetében. A háttértanulmány nem tárt fel további információkat.

A rendelet 20. cikke (Jelentés – Az uniós kikötői ágazati párbeszédbizottság keretében elért eredmények)

A rendelet működéséről és hatásáról szóló jelentésnek az Európai Parlament és a Tanács részére történő benyújtása mellett a rendelet 20. cikke előírja, hogy a jelentésnek figyelembe kell vennie az uniós kikötői ágazati párbeszédbizottság keretében elért eredményeket is. A rendelet hatálybalépése óta a kikötői ágazati párbeszédbizottság 22 ülést tartott. A szociális partnerek e bizottság keretében tartott ülésének egyik jelentős eredménye a kikötői munkavállalók gázzal elárasztott konténerekkel kapcsolatos képzéséről 2023-ban kötött

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

megállapodás. Az uniós kikötői ágazati párbeszédbizottság a következőkről is megbeszélést folytatott: i. a technológiai változások hatása az ágazatra, ii. az uniós versenypolitika, többek között a konzorciumok csoportmentességéről szóló rendelet hatása az ágazatra, iii. a kikötői balesetek megelőzésére vonatkozó iránymutatások, iv. fedélzeti biztonság, v. készségek és képzés, vi. nők és fiatalok a kikötői ágazatban, vii. az ömlesztettáru-szállító hajók biztonságos be- és kirakodására vonatkozó uniós követelmények, viii. tengerészeti biztonság, ix. a kibocsátáskereskedelmi rendszer tengeri közlekedési ágazatra való kiterjesztésének hatása, valamint x. európai kikötőstratégia.

Az uniós kikötői ágazati párbeszédbizottság 2026. február 5-i ülését megelőzően a kikötői munkavállalókat képviselő három uniós szintű szervezet úgy ítélte meg, hogy az uniós szintű szociális párbeszéd mindössze korlátozott számú kézzelfogható eredményt hozott. A szervezetek emellett tájékoztatták a Bizottságot és a többi elismert szociális partnert arról a döntésükről, hogy kilépnek a bizottságból. A Bizottság tudomásul vette a döntést, ugyanakkor továbbra is elkötelezett a szociális párbeszéd és a szociális partnerekkel folytatott konzultáció mellett annak biztosítása érdekében, hogy valamennyi érdekelt felet bevonják a szakpolitikák kidolgozásába.

A rendelet 21. cikke (Átmeneti intézkedések)

Ez a cikk az **átmeneti intézkedésekre** vonatkozó szabályokat tartalmazza, amelyek a következőkről rendelkeznek:

- a rendelet nem alkalmazandó a 2017. február 15. előtt kötött, időben korlátozott kikötői szolgáltatási szerződésekre,
- a 2017. február 15. előtt kötött, határozatlan időtartamra szóló kikötői szolgáltatási szerződéseket úgy kell módosítani, hogy azok 2025. július 1-jéig összhangba kerüljenek a rendelettel.

A tanulmány szerint hét kikötői hatóság úgy nyilatkozott, hogy nem rendelkezik olyan kikötői szolgáltatási szerződéssel, amelyet 2017. február 15. előtt kötöttek, és amely időben korlátozott volt, vagy a rendelet hatálybalépésének időpontjában hatályban volt. Más kikötőt üzemeltető szervek viszont arról számoltak be, hogy bizonyos típusú kikötői szolgáltatásokra vonatkozóan rendelkeznek ilyen szerződésekkel. A válaszadó kikötői szolgáltatók ötöde jelezte, hogy rendelkezett a rendelet hatálybalépése előtt kötött, időben korlátozott kikötői szolgáltatási szerződéssel. A kikötőt üzemeltető szervek egyike sem kötött 2017. február 15. előtt olyan kikötői szolgáltatási szerződést, amely határozatlan időtartamra szólt. Ugyanakkor néhány kikötői szolgáltató rendelkezett ilyen szerződéssel, amelyek többsége türelmi időt biztosított a rendeletnek való megfelelés érdekében. A tényfeltáró tanulmány megállapította, hogy egy tagállam a területén működő valamennyi révkalauzolást szolgáltató társaság tekintetében rendelkezett ilyen szerződésekkel. Emlékeztetni kell arra, hogy a rendelet 21. cikkének (2) bekezdése értelmében a 2017. február 15. előtt megkötött, határozatlan időtartamra szóló kikötői szolgáltatási szerződéseket úgy kellett volna módosítani, hogy azok 2025. július 1-jéig összhangba kerüljenek ezzel a rendelettel.

A rendelet 22. cikke (Hatálybelépés)

Végezetül, ez a cikk a rendelet alkalmazásának kezdőnapját **a hatálybalépéstől** számított két évvel **elhalasztja**, ami azt jelenti, hogy a rendelet csak 2019. március 24-től volt alkalmazandó.

3. A RENDELET MÓDOSÍTÁSAI ÉS AZOK VÉGREHAJTÁSA

A rendelet 2017. február 14-i elfogadása óta egy módosítás vált alkalmazandóvá, nevezetesen az (EU) 2020/697 európai parlamenti és tanácsi rendelet[18], amely lehetővé tette az üzemeltető szervek vagy az illetékes hatóságok számára, hogy a Covid19-világjárványra tekintettel 2020 októberéig rugalmasságot nyújtsanak a kikötőhasználati díjak kivetése tekintetében.

Az (EU) 2020/697 rendelet 1. cikkével összhangban a kikötőt üzemeltető szerv vagy az illetékes hatóság dönthet úgy, hogy a 2020. március 1. és 2020. október 31. közötti időszakra esedékes kikötőhasználati díjak megfizetését elengedi, felfüggeszti, mértékét csökkenti vagy megfizetését elhalasztja.

A háttértanulmányban gyűjtött adatok szerint öt tagállam valamennyi kikötője, hat kikötőt üzemeltető szerv, valamint egy illetékes hatóság élt az (EU) 2020/697 rendelet 1. cikke által biztosított fenti lehetőségekkel. A végrehajtott intézkedések részletei a háttértanulmányban találhatók.

4. KÖVETKEZTETÉS

A rendelet kilenc évvel ezelőtti elfogadása óta annak végrehajtása fokozatosan, késedelmekkel valósult meg.

A rendelet alkalmazásának megkezdése előtt a tagállamok és az érdekelt felek szükségesnek tartották, hogy a Bizottság számos rendelkezés értelmezésének tisztázása érdekében iránymutatást adjon. A Bizottság 2018-ban nyújtott iránymutatást a rendelet megfelelő végrehajtásának elősegítése érdekében. A rendelet helytelen alkalmazásával kapcsolatban csak korlátozott számú panaszra és kötelezettségszegési eljárásra került sor.

A végrehajtás tekintetében a Bizottság fellépése elsősorban a tagállamok bejelentési kötelezettségeire összpontosított. Ez szükség esetén több kötelezettségszegési eljárás megindítását is magában foglalta, amelyek mind eredményesen biztosították a tagállamok bejelentési kötelezettségeinek teljesítését.

Az (EU) 2020/697 rendelet lehetővé tette a kikötőt üzemeltető szervek vagy az illetékes hatóságok számára, hogy a Covid19-világjárvánnyal összefüggésben elengedjék, felfüggesszék, csökkentsék vagy elhalasszák a 2020. március 1. és 2020. október 31. közötti időszakra esedékes kikötőhasználati díjak megfizetését. Az európai kikötők alig éltek ezzel az ideiglenes lehetőséggel, és nem tartották szükségesnek az intézkedés meghosszabbítását.

[18] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/697 rendelete (2020. május 25.) az (EU) 2017/352 rendeletnek a kikötőhasználati díjak kivetésével kapcsolatban a kikötőt üzemeltető szerv vagy az illetékes hatóság számára a Covid19-világjárvánnyal összefüggésben a rugalmasság nyújtása lehetőségének biztosítása érdekében történő módosításáról (HL L 165., 2020.5.27., 7. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/697/oj).

A Bizottság összességében úgy véli, hogy a kikötői szolgáltatások nyújtására vonatkozó uniós keret és a kikötők pénzügyi átláthatóságára vonatkozó közös szabályok végrehajtása kielégítő és összhangban áll a rendeletben meghatározott célkitűzésekkel.

A Bizottság mindazonáltal továbbra is együtt fog működni a tagállamokkal és az érdekelt felekkel annak érdekében, hogy a transzeurópai közlekedési hálózat 327 kikötőjében nyomon kövesse a rendelet helyes alkalmazását.