EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2026 10 08
COM(2026) 535 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

Ataskaita apie Uosto paslaugų reglamento veikimą ir poveikį

LT

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

Ataskaita apie Uosto paslaugų reglamento veikimą ir poveikį

1. ĮVADAS

Europos Sąjungoje (ES) palei 60 000 km pakrantės veikia daugiau nei 1 000 komercinių jūrų uostų. Dėl to ES yra vienas iš regionų pasaulyje, kuriame yra daugiausia uostų. 327[1] iš šių uostų yra transeuropinio transporto tinklo dalis – 97 iš jų priklauso pagrindiniam tinklui, o 230 – visuotiniam tinklui.

Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2017/352 (toliau – Reglamentas)[2] siekiama įgyvendinti tris pagrindinius tikslus. Pirmasis tikslas – užtikrinti, kad būtų sukurta uosto paslaugų teikimo sistema. Antrasis tikslas – užtikrinti, kad būtų sukurta tinkama sistema, siekiant pritraukti būtinų investicijų į visus transeuropinio transporto tinklo jūrų uostus. Trečiasis tikslas – užtikrinti vienodas veiklos sąlygas Europos mastu tiek pačiuose uostuose, tiek tarp uostų visoje Europoje.

Kaip nurodyta 10 konstatuojamojoje dalyje, Reglamentu nenustatomas joks specialus jūrų uostų valdymo modelis ir jis neturi jokio poveikio valstybių narių kompetencijai nustatyti, laikantis ES teisės, visuotinės svarbos neekonomines paslaugas. Pagal Reglamentą galima taikyti skirtingus uostų valdymo modelius su sąlyga, kad bus laikomasi šiame reglamente išdėstytos uosto paslaugų teikimo sistemos ir bendrų finansinio skaidrumo taisyklių.

Pagal Reglamento 20 straipsnį Komisija buvo įpareigota ne vėliau kaip 2023 m. kovo 24 d. pateikti šią ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai. Šią ataskaitą galima pateikti tik dabar, 2026 m., dėl dviejų priežasčių: i) valstybės narės pavėluotai pateikė prašomą informaciją ir ii) suinteresuotieji subjektai lėtai teikė atsakymus į klausimyną[3].

Šioje ataskaitoje atkreipiamas dėmesys į Reglamento įgyvendinimo poveikį. Joje pateikiama Reglamento dabartinio įgyvendinimo ir jo veikimo apžvalga, taip pat joje atsižvelgiama į bet kokią pažangą, padarytą ES uostų sektoriaus socialinio dialogo komiteto veiklos kontekste, kaip reikalaujama Reglamento 20 straipsnyje. Ši ataskaita nėra Reglamento vertinimas.

Ši ataskaita parengta remiantis:

[1] 283 jūrų uostai ir 44 mišrūs jūrų ir vidaus vandenų uostai.

[2] 2017 m. vasario 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2017/352, kuriuo nustatoma uosto paslaugų teikimo sistema ir bendros finansinio uostų skaidrumo taisyklės, OL L 57, 2017 3 3, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/352/oj.

[3] Atliekant pagrindžiamąjį tyrimą, kurį užsakė Komisija, siekdama rinkti duomenis ir konsultuotis su valstybėmis narėmis bei atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais. Pagrindžiamasis tyrimas pridedamas prie šios ataskaitos.

– valstybių narių pranešimais, pateiktais taikant Reglamentą;

– pagrindžiamojo tyrimo (paskelbto kartu su šia ataskaita), kurį atlikti užsakė Komisija, siekdama surinkti duomenis ir konsultuotis su valstybėmis narėmis bei atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais pasitelkdama klausimynus ir tikslingus pokalbius, išvadomis;

– keitimusi informacija su valstybėmis narėmis ir jūrų pramonės suinteresuotaisiais subjektais, vykdant Komisijos ekspertų grupės – Europos uostų forumo[4] – veiklą;

– keitimusi informacija su valstybių narių institucijomis, atsakingomis už jūrų uostus, joms vykdant pareigą informuoti Komisiją[5].

Komisijos, už uostus atsakingų nacionalinių institucijų ir įvairių jūrų bei uostų sektorių suinteresuotųjų subjektų dialogas vyksta Europos uostų forume – Komisijos įsteigtoje ekspertų grupėje.

Europos uostų forumas buvo įsteigtas kaip Komisijos ekspertų grupė 2017 m. gegužės mėn. Jo užduotis – keistis informacija ir teikti patarimus su uostais susijusiais klausimais, o visų pirma teikti Komisijai patarimus dėl iniciatyvų, kuriomis būtų skatinamas ir remiamas vienodas Reglamento įgyvendinimas.

Europos uostų forumą sudaro 27 valstybių narių institucijos, kiti viešieji subjektai (pvz., EEE valstybės narės) ir 15 organizacijų, atstovaujančių uostų profesijoms ir pramonės šakoms.

Nuo įsteigimo Europos uostų forumas surengė 10 posėdžių ir aptarė įvairius klausimus, tiesiogiai susijusius su uostų sektoriumi. Nuo pat veiklos pradžios jis skyrė ypatingą dėmesį tam tikroms pagrindinėms Reglamento nuostatoms, o svarbiausia – nuostatoms dėl: i) patekimo į uosto paslaugų rinką; ii) skaidrumo; iii) mokesčių; iv) konsultacijų; v) skundų nagrinėjimo mechanizmų ir vi) pereinamojo laikotarpio nuostatų.

Atsižvelgdama į tai, Komisija surinko klausimus dėl tam tikrų Reglamento nuostatų ir pateikė rekomendacijų, kaip geriausiai juos spręsti. Gauti klausimai ir pateikti atsakymai pateikiami 2018 m. gruodžio 14 d. vykusio trečiojo Europos uostų forumo posėdžio protokolo priede.

Kitos Europos uostų forumo diskusijų temos: i) teisėkūros ar politikos iniciatyvos, kurias Komisija pasiūlė nuo ekspertų grupės įsteigimo; ii) uostų finansavimo galimybės; iii) konsultantų Komisijos vardu atlikti tyrimai; iv) keitimasis gerosios praktikos pavyzdžiais uostų sektoriuje; v) Europos uostų forumo pogrupių pateikta grįžtamoji informacija ir vi) bendra suinteresuotųjų subjektų pateikta grįžtamoji informacija.

Siekdama surinkti duomenis apie Reglamento įgyvendinimą, Komisija sudarė konsultanto paslaugų sutartį dėl užduoties „Reglamento (ES) 2017/352, kuriuo nustatoma uosto paslaugų

[4] Europos uostų forumas (E03542), https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=lt&do=groupDetail.groupDetail&groupID=3542.

[5] Kaip numatyta Reglamento 16 straipsnyje („Skundų nagrinėjimas“), 17 straipsnyje („Atitinkamos institucijos“) ir 19 straipsnyje („Sankcijos“).

teikimo sistema ir bendros finansinio uostų skaidrumo taisyklės, įgyvendinimo ataskaitos pagrindžiamasis tyrimas“[6].

Šios užduoties tikslas buvo parengti apžvalgą, kuri padėtų papildyti šią įgyvendinimo ataskaitą, pasitelkiant: i) tikslingai parengtus klausimynus valstybėms narėms, uostų valdymo institucijoms, uosto paslaugų teikėjams ir laivybos bendrovėms ir ii) tikslingus pokalbius su uostų valdymo įstaigomis ir uosto paslaugų teikėjais. Šiame faktų nustatymo tyrime pateikiama Reglamento įgyvendinimo padėties apžvalga.

Tyrimas apima laikotarpį nuo 2023 m. sausio mėn. iki 2024 m. balandžio mėn. Iš pradžių jis turėjo trukti 12 mėnesių, tačiau buvo pratęstas dėl to, kad kai kurios valstybės narės ir suinteresuotieji subjektai į klausimynus atsakė pernelyg lėtai.

Šiame kontekste pažymėtina, kad 8 iš 22 jūrų valstybių narių, t. y. daugiau nei trečdalis, nepaisant kelių priminimų, įskaitant Komisijos siųstus priminimus, atsakymų į klausimynus nepateikė. Toks pat atsakymų trūkumas buvo būdingas ir suinteresuotiesiems subjektams. 10 valstybių narių – t. y. beveik pusės iš jų – uostų valdymo įstaigos į klausimyną visai neatsakė, o dar 6 atsakė tik iš dalies. Daugiau vilčių teikė su uosto paslaugų teikėjais susijusi padėtis. Iš 7 valstybių narių vis dar nebuvo gauta pakankamai atsakymų, tačiau iš 15 valstybių narių atstovų buvo gauti išsamūs atsakymų rinkiniai.

Kaip pabrėžiama pagrindžiamajame tyrime pateiktuose žemėlapiuose, bendras atsakymų lygis buvo nevienodas: kai kurios valstybės narės ar suinteresuotieji subjektai atsakė tik iš dalies arba visai neatsakė, nepaisant pakartotinių konsultanto ir Komisijos prašymų pateikti grįžtamąją informaciją. Dėl šios priežasties tyrimo išvadas reikia vertinti atsargiai.

2. REGLAMENTO ĮGYVENDINIMAS PAGAL SKYRIUS

2.1. I skyrius. Dalykas, taikymo sritis ir terminų apibrėžtys

Reglamento I skyriuje, kurį sudaro **1 ir 2 straipsniai**, nustatomi bendrieji Reglamento pagrindai.

Reglamento 1 straipsnis („Dalykas ir taikymo sritis“)

Geografinės taikymo srities atžvilgiu Reglamentas taikomas visiems transeuropinio transporto tinklo jūrų uostams, išvardytiems Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 (dabar pakeisto Reglamentu (ES) 2024/1679[7]) II priede.

[6] Europos Komisija: Mobilumo ir transporto generalinis direktoratas, *Reglamento (ES) 2017/352, kuriuo nustatoma uosto paslaugų teikimo sistema ir bendros uostų finansinio skaidrumo taisyklės, įgyvendinimo ataskaitos pagrindžiamasis tyrimas,* Europos Sąjungos leidinių biuras, 2026 m., ISBN: 978-92-68-36569-4, https://op.europa.eu/publication/manifestation_identifier/PUB_MI0126001ENN.

[7] 2024 m. birželio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2024/1679 dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros Sąjungos gairių, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) 2021/1153 ir (ES) Nr. 913/2010 ir panaikinamas Reglamentas (ES) Nr. 1315/2013, (OL L, 2024/1679, 2024 6 28, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.

Tačiau pagal Reglamento 1 straipsnio 5 dalį, valstybės narės gali nuspręsti netaikyti Reglamento visuotinio tinklo jūrų uostams, esantiems atokiausiuose regionuose. Tokį pranešimą pateikė Portugalija. Be to, valstybės narės gali nuspręsti taikyti Reglamentą jūrų uostams, kurie nepriklauso transeuropiniam transporto tinklui[8]. Taigi šiuo metu Reglamentas taikomas visiems 97 pagrindinio tinklo uostams ir 230 visuotinio tinklo uostų.

Kalbant apie Reglamento **taikymo sritį**, Reglamentas taikomas visa apimtimi toliau nurodytų kategorijų uosto paslaugų teikimui uosto teritorijoje arba įplaukimo į uostą vandens kelyje: i) bunkeriavimui; ii) švartavimui; iii) laivuose susidariusių atliekų ir krovinio likučių surinkimui ir iv) laivo vilkimui.

Reglamento 2 straipsnis („Terminų apibrėžtys“)

Kai kurios valstybės narės ir suinteresuotieji subjektai pateikė klausimų dėl kelių 2 straipsnyje pateiktų apibrėžčių aiškinimo. Klausimus ir atsakymus Komisija pateikė vykdydama pirmiau minėto Europos uostų komiteto veiklą.

2.2. II skyrius. Uosto paslaugų teikimas

Reglamento II skyriuje, kurį sudaro **3–10 straipsniai**, pateikiamos toliau išvardytos su uosto paslaugų teikimu susijusios taisyklės: i) uosto paslaugų organizavimas; ii) būtiniausi reikalavimai, taikomi uosto paslaugų teikimui; iii) atitikties būtiniausiems reikalavimams užtikrinimo tvarka; iv) uosto paslaugų teikėjų skaičiaus apribojimai; v) viešųjų paslaugų įsipareigojimai; vi) nuostatos dėl vidaus veiklos vykdytojų; vii) darbuotojų teisių apsauga ir viii) išimtys.

Reglamento 3 straipsnis („Uosto paslaugų organizavimas“)

Šiame straipsnyje bendrais bruožais apibrėžiamos uosto paslaugų organizavimo taisyklės, kurios išsamiau išdėstytos tolesniuose straipsniuose. Šios taisyklės apima tokius klausimus kaip: i) būtiniausi reikalavimai; ii) teikėjų skaičiaus apribojimai; iii) viešųjų paslaugų įsipareigojimai ir iv) suvaržymai, susiję su vidaus veiklos vykdytojais.

Atlikus tyrimą nustatyta, kad uosto paslaugoms dažniausiai buvo taikomi būtiniausi reikalavimai, taip pat paslaugų teikėjų skaičiaus apribojimai ir viešųjų paslaugų įsipareigojimai. Su vidaus veiklos vykdytojais susiję suvaržymai buvo taikomi tik retais atvejais, jei iš viso buvo taikomi. Tačiau dauguma šių sąlygų jau galiojo prieš pradedant taikyti Reglamentą. Šias sąlygas daugiausia taikė uosto valdymo įstaigos, nes dauguma valstybių narių, išskyrus dvi, nenustatė nė vienos iš šių sąlygų.

Reglamento 4 straipsnis („Uosto paslaugų teikimui taikomi būtiniausi reikalavimai“)

[8] Iki šiol tokio pranešimo nėra pateikusi nė viena valstybė narė.

Tyrime nustatyta, kad visi į apklausą atsakę uosto paslaugų teikėjai nurodė, jog privalo laikytis būtiniausių reikalavimų. Dauguma į apklausą atsakiusių paslaugų teikėjų teigė, kad Reglamento taikymas nepadarė jokio poveikio šiems reikalavimams. Išskyrus kelias išimtis, visos uostų valdymo institucijos taikė būtiniausius reikalavimus uosto paslaugų teikimui.

Remdamosi Reglamento 4 straipsnio 3 dalimi, trys valstybės narės – Prancūzija, Italija ir Ispanija – informavo Komisiją apie savo sprendimą nustatyti vėliavos valstybės reikalavimą laivams, kurie daugiausia naudojami vilkimo operacijoms jų teritorijoje esančiuose uostuose (t. y. vilkikai turėjo būti registruoti su tos šalies, kurioje jie teikė paslaugas, vėliava). Vėliau Komisija gavo skundą dėl Reglamento 4 straipsnio 3 dalies įgyvendinimo vienoje iš tų valstybių narių. Komisija vėliau pradėjo pažeidimo nagrinėjimo procedūras prieš tris valstybes nares dėl šio vėliavos valstybės reikalavimo taikymo: INFR(2025)2080 – Prancūzija, INFR(2025)2081 – Italija ir INFR(2025)4021 – Ispanija.

Reglamento 5 straipsnis („Atitikties būtiniausiems reikalavimams užtikrinimo tvarka“)

Atlikus tyrimą nustatyta, kad didžioji dauguma uosto paslaugų teikėjų atsakė, jog atsakymą į prašymą teikti uosto paslaugas gavo per mažiau nei vieną mėnesį. Dviem atvejais uosto paslaugų teikėjai pranešė, kad jų prašymas teikti uosto paslaugas buvo atmestas remiantis būtiniausiais reikalavimais.

Reglamento 6 straipsnis („Uosto paslaugų teikėjų skaičiaus apribojimai“)

Remdamasi Reglamento 6 straipsnio 1 dalimi, Portugalija nusprendė[9] savo uostams, priklausantiems visuotiniam tinklui, (kurie neatitinka Reglamento (ES) Nr. 1315/2013[10] 20 straipsnio 2 dalies b punkte nustatytų kriterijų) suteikti teisę riboti paslaugų teikėjų, susijusių su tam tikra uosto paslauga, skaičių.

Atlikus tyrimą nustatyta, kad maždaug pusė uostų valdymo įstaigų, dalyvavusių apklausoje, nusprendė nustatyti tokius apribojimus, o kita pusė – nenustatė jokių tokio pobūdžio reikalavimų. Visos uostų valdymo įstaigos, kurios nurodė, kad taiko apribojimus, pažymėjo, jog šie apribojimai galiojo dar prieš pradedant taikyti Reglamentą. Apskritai, bunkeriavimas yra mažiausiai ribojama uosto paslauga, o labiausiai ribojamos paslaugos yra laivų vedimas ir vilkimas, įskaitant vėliavos valstybės reikalavimo taikymą vilkikams. Pagrindinės priežastys, kurias uostų valdymo įstaigos nurodė kaip pagrindą apribojimams taikyti, yra susijusios su viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymu ir būtinybe užtikrinti saugią, patikimą ar ekologiškai tvarią uostų veiklą. Kai kurios uostų valdymo įstaigos teikia kai kurias uosto paslaugas pačios arba per savo kontroliuojamą subjektą, o kai kurios uostų valdymo įstaigos nusprendė apriboti paslaugų teikėjų skaičių iki vieno.

Reglamento 7 straipsnis („Viešųjų paslaugų įsipareigojimai“)

Atlikus tyrimą nustatyta, kad dvi valstybės narės – Belgija ir Portugalija – teisę nustatyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus yra suteikusios uostų valdymo įstaigoms. Be to, viešųjų

[9] 2022 m. sausio 11 d. Dekretas-įstatymas Nr. 9/2022.
[10] Dabar Reglamento (ES) 2024/1679 25 straipsnio 4 dalies b punktas.

paslaugų įsipareigojimai taip pat nustatyti viename Suomijos ir viename Italijos uoste. Šiuo atžvilgiu daugiausia viešųjų paslaugų įsipareigojimų taikoma laivų vedimo, vilkimo, švartavimo ir atliekų surinkimo paslaugoms.

Reglamento 8 straipsnis („Vidaus veiklos vykdytojas“)

Atlikus tyrimą nustatyta, kad vienoje valstybėje narėje (Danijoje) vidaus veiklos vykdytojai[11] yra palyginti dažni, o keletas vidaus veiklos operatorių, teikiančių tam tikras uosto paslaugas, veikia ir keliuose Belgijos, Italijos, Kroatijos, Latvijos, Portugalijos bei Vokietijos uostuose. Uosto paslaugos, apie kurias pranešta, kad jas teikia vidaus veiklos vykdytojai, yra visos uosto paslaugos, kurioms taikomas Reglamentas, ir nė viena konkreti uosto paslauga neišsiskiria dažnumo atžvilgiu.

Reglamento 9 straipsnis („Darbuotojų teisių apsauga“)

Atlikus tyrimą nustatyta, kad dauguma uostų valdymo įstaigų dar prieš pradedant taikyti Reglamentą reikalavo užtikrinti tinkamas darbuotojų darbo sąlygas, o keturi uostai netgi perleido pasitraukiančio uosto paslaugų teikėjo teises ir pareigas naujajam teikėjui.

Reglamento 10 straipsnis („Išimtys“)

Reglamento II skyrius (dėl uosto paslaugų teikimo) ir 21 straipsnis (dėl pereinamojo laikotarpio priemonių) netaikomi krovinių tvarkymui, keleivių aptarnavimo paslaugoms ar laivų vedimui. Vis dėlto, remiantis Reglamento 10 straipsnio 2 dalimi, valstybės narės gali nuspręsti taikyti tiek II skyrių, tiek 21 straipsnį laivų vedimui. Šia galimybe pasinaudojo viena valstybė narė – Slovėnija[12].

2.3. III skyrius. Finansinis skaidrumas ir autonomija

Reglamento III skyriuje, kurį sudaro **11–13 straipsniai,** pateikiamos taisyklės, susijusios su: i) valdžios institucijų ir uosto valdymo įstaigos finansinių santykių skaidrumu; ii) uosto paslaugų mokesčiais ir iii) uosto infrastruktūros mokesčiais.

Verta pažymėti, kad nors 10 straipsnio 1 dalyje krovinių tvarkymo, keleivių aptarnavimo ir laivo vedimo paslaugos nepatenka į II skyriaus taikymo sritį, visoms šioms trims paslaugoms taikomos III skyriaus nuostatos.

Reglamento 11 straipsnis („Finansinių santykių skaidrumas“)

Atlikus tyrimą nustatyta, kad nuo Reglamento priėmimo viena uosto valdymo įstaiga ir keli uosto paslaugų teikėjai pritaikė savo apskaitos sistemas. Tiek uosto valdymo įstaigų, tiek

[11] Uosto valdymo įstaiga arba kompetentinga institucija gali nuspręsti teikti uosto paslaugą pati arba per teisiškai atskirą subjektą, kurį ji kontroliuoja taip pat kaip savo padalinius.
[12] „Uradni list RS“ (Slovėnijos Respublikos oficialusis leidinys) Nr. 11/20.

uosto paslaugų teikėjų finansinis skaidrumas užtikrinamas skelbiant metines ataskaitas ar ataskaitas, taip pat atliekant auditus ar teikiant ataskaitas paskirtiems valdžios sektoriaus subjektams. Pagrindžiamajame tyrime pateikiama išsamesnė informacija apie: i) uosto paslaugų teikimui ar dugno gilinimo atlikimui gautų viešųjų lėšų tvarkymą atskirai nuo kitoms veiklos rūšims skirtų lėšų (Reglamento 11 straipsnio 2 dalis); ii) skundus (Reglamento 11 straipsnio 5 dalis); iii) naujas viešąsias lėšas (Reglamento 11 straipsnio 6 dalis); iv) kompensaciją už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą (Reglamento 11 straipsnio 7 dalis) ir iv) galimybę – ja nė viena valstybė narė nepasinaudojo – netaikyti Reglamento 11 straipsnio 2 dalies savo visuotinio tinklo uostams (Reglamento 11 straipsnio 8 dalis). Atlikus tyrimą nustatyta, kad reikalavimai dėl sąskaitų tvarkymo atskirai buvo veiksmingi.

Reglamento 12 straipsnis („Uosto paslaugų mokesčiai“)

Atlikus tyrimą nustatyta, kad maždaug trečdalis uostų valdymo įstaigų, kurios atsakė į apklausą, nurodė, kad uosto paslaugų mokesčiai yra įtraukti į kitus mokėjimus. Uosto paslaugų teikėjai patvirtino, kad uosto paslaugų mokesčiai paprastai neįtraukiami į kitus mokėjimus, nes klientai uosto paslaugų mokesčius moka tiesiogiai paslaugų teikėjui. 2023 m. sausio mėn. – 2024 m. balandžio mėn. laikotarpiu valstybių narių atitinkamoms institucijoms buvo pateikta labai nedaug oficialių skundų, susijusių su uosto paslaugų mokesčiais, arba prašymų pateikti informaciją atitinkamai institucijai.

Reglamento 13 straipsnis („Uostų infrastruktūros mokesčiai“)

Tyrime nustatyta, kad didžiajai daugumai uosto paslaugų teikėjų uostų infrastruktūros mokesčius yra lengva nustatyti. Nuo Reglamento priėmimo penkios uostų valdymo įstaigos nustatė diferencijuotus uosto infrastruktūros mokesčius dėl 13 straipsnio 4 dalyje nurodytų priežasčių. Kita vertus, beveik trys ketvirtadaliai atsakymus pateikusių uosto paslaugų teikėjų nurodė, kad per šį laikotarpį uosto infrastruktūros mokesčiai buvo keičiami ir beveik visais atvejais apie šiuos pokyčius buvo pranešta laiku. Be to, trimis atvejais iš suinteresuotųjų subjektų, su kuriais buvo konsultuotasi, gauta grįžtamoji informacija leido manyti, kad uosto infrastruktūros mokesčiai neatitiko Reglamente nustatytų skaidrumo principų. Beveik visais atvejais uosto infrastruktūros mokesčiai yra skelbiami viešai. Galiausiai, kalbant apie nacionalinių institucijų gautus skundus dėl uosto infrastruktūros mokesčių, ketvirtadalis uostų valdymo įstaigų nurodė, kad jų buvo paprašyta pateikti informaciją atitinkamai institucijai.

2.4. IV skyrius. Bendrosios ir baigiamosios nuostatos

Reglamento IV skyriuje, kurį sudaro **14–22 straipsniai**, pateiktos taisyklės, susijusios su: i) darbuotojų mokymu; ii) konsultacijomis su uosto naudotojais ir kitais suinteresuotaisiais subjektais; iii) skundų nagrinėjimu; iv) atitinkamomis institucijomis; v) apeliaciniais skundais ir vi) sankcijomis.

Reglamento 14 straipsnis („Darbuotojų mokymas“)

Atlikus tyrimą nustatyta, kad keturi uosto paslaugų teikėjai, pradėjus taikyti Reglamentą, turėjo pakeisti savo darbuotojų mokymo praktiką.

Reglamento 15 straipsnis („Konsultacijos su uosto naudotojais ir kitais suinteresuotaisiais subjektais“)

Atlikus tyrimą nustatyta, kad beveik visos uostų valdymo įstaigos konsultavosi su uosto naudotojais ir suinteresuotaisiais subjektais dar prieš pradedant taikyti Reglamentą. Keturi Danijos uostai pareiškė, kad su suinteresuotaisiais subjektais nesikonsultuoja. Išskyrus teritorijų planavimą, beveik visose konsultacijų priežasčių kategorijose nuo Reglamento taikymo pradžios konsultacijų skaičius padidėjo. Šis padidėjimas buvo labiausiai pastebimas taikant priemones, kuriomis siekiama užtikrinti saugumą uosto teritorijoje, įskaitant, kai tinkama, uosto darbuotojų sveikatą ir saugą. Atlikus tyrimą nustatyta, kad Reglamento 15 straipsnyje numatytas konsultacijų reikalavimas pasiteisino.

Reglamento 16 straipsnis („Skundų nagrinėjimas“)

16, 17 ir 19 straipsniuose reikalaujama, kad valstybės narės informuotų Komisiją apie savo nacionalines skundų nagrinėjimo procedūras ir institucijas (16 straipsnis), atitinkamas institucijas (17 straipsnis) ir sankcijų sistemą (19 straipsnis).

Iki 2019 m. kovo 24 d. valstybės narės turėjo pranešti Komisijai apie: i) savo skundų nagrinėjimo procedūrą ir ii) savo institucijas, atsakingas už skundų nagrinėjimą (Reglamento 16 straipsnio 7 dalis).

Iki 2019 m. kovo 24 d. termino savo pareigą pranešti visiškai įvykdė 8 iš tuometinių 23 jūrų valstybių narių[13]. Iki 2019 m. spalio mėn. 14 jūrų valstybių narių visiškai įvykdė savo pareigą pranešti, o likusioms jūrų valstybėms narėms Komisija nusiuntė raštą, primindama joms apie jų pareigą pranešti. Iki 2020 m. birželio mėn. savo pareigą pranešti visiškai įvykdė iš viso 16 valstybių narių. Iki to laiko dar trys valstybės narės savo pareigą pranešti buvo įvykdžiusios tik iš dalies. Todėl Komisija pradėjo keletą pažeidimo nagrinėjimo procedūrų, o vėliau jos buvo nutrauktos, kai valstybės narės įvykdė savo pareigą pranešti arba pašalino trūkumus iš esmės[14].

Šios ataskaitos paskelbimo dieną savo pareigą pranešti buvo įvykdžiusios visos jūrų valstybės narės[15].

[13] t. y. valstybės narės, turinčios bent vieną jūrų uostą.

[14] 2020 m. liepos mėn. Komisija pradėjo pažeidimo nagrinėjimo procedūras prieš keturias valstybes nares, kurios iki to laiko visiškai nebuvo įvykdžiusios savo pareigos pranešti: INFR(2020)2210 – Belgija, INFR(2020)2211 – Kipras, INFR(2020)2212 – Nyderlandai ir INFR(2020)2213 – Portugalija. Iki 2022 m. gruodžio mėn. visos keturios valstybės narės visiškai įvykdė pareigą pranešti, o iki 2023 m. balandžio mėn. atitinkamos pažeidimo nagrinėjimo procedūros buvo nutrauktos.
2021 m. birželio mėn. Komisija pradėjo pažeidimo nagrinėjimo procedūras prieš tris valstybes nares, kurios iki to laiko buvo tik iš dalies įvykdžiusios savo pareigą pranešti: INFR(2021)2042 – Kroatija, INFR(2021)2043 – Italija ir INFR(2021)2044 – Slovėnija. Iki 2021 m. lapkričio mėn. dvi iš šių valstybių narių visiškai įvykdė pareigą pranešti, o iki 2022 m. gegužės mėn. atitinkamos pažeidimo nagrinėjimo procedūros buvo nutrauktos. Paskutinė likusi pažeidimo nagrinėjimo procedūra buvo nutraukta 2025 m. gruodžio mėn.

[15] Pranešimų apžvalga pateikiama šioje svetainėje:

Remiantis iš valstybių narių gauta informacija, už skundų nagrinėjimą atsakingas institucijas galima suskirstyti į skirtingas kategorijas: i) už transporto sektorių atsakingos reguliavimo institucijos; ii) jūrų institucijos; iii) konkurencijos, vartotojų teisių ar rinkos priežiūros institucijos; iv) už transporto politiką atsakingos ministerijos ir net v) specialiai su uostais susijusiems skundams nagrinėti įsteigtos įstaigos.

Atlikusi gautų pranešimų atitikties patikrinimus, 2023 m. liepos mėn. Komisija pradėjo pažeidimo nagrinėjimo procedūrą INFR(2021)2041 prieš Vokietiją dėl to, kad: i) kai kuriuose jos regionuose nebuvo nurodytos už uostus atsakingos skundų nagrinėjimo įstaigos; ii) su reikiamu tikslumu nebuvo nurodytos už uostus kituose Vokietijos regionuose atsakingos skundų nagrinėjimo įstaigos ir iii) paskirtos skundų nagrinėjimo įstaigos neatitiko Reglamento 16 straipsnio 2 dalyje nustatytų reikalavimų. Vokietijai pašalinus šiuos trūkumus, 2025 m. gegužės mėn. pažeidimo nagrinėjimo procedūra buvo nutraukta.

Atlikus tyrimą nustatyta, kad skundai buvo pateikti dėl šešių uostų valdymo įstaigų. Skundų buvo gauta ir dėl uosto paslaugų, ypač konkrečiai iš laivų savininkų. Verta paminėti, kad, remiantis grįžtamąja informacija, gauta iš valstybių narių atliekant pagrindžiamąjį tyrimą, tik trys valstybės narės – Airija, Danija ir Švedija – informavo Komisiją apie gautus skundus. Daugumoje valstybių narių skundų nagrinėjimo forma yra prieinama vietos kalba ir anglų kalba. Kalbant apie keitimąsi informacija dėl 16 straipsnio (kuriuo reglamentuojamas skundų nagrinėjimas) taikymo, pagrindžiamajame tyrime nurodoma, kad toks bendradarbiavimas vyksta tarp Danijos ir Švedijos, taip pat tarp Lenkijos ir Slovėnijos. Komisija skatina tokį bendradarbiavimą, kaip numatyta Reglamento 16 straipsnio 8 dalyje. Vadovaudamasi 16 straipsnio 7 dalimi, Komisija paskelbė iš valstybių narių gautą informaciją apie jų skundų nagrinėjimo įstaigas[16].

Reglamento 17 straipsnis („Atitinkamos institucijos“)

Reglamentu valstybėms narėms taip pat buvo nustatyta pareiga užtikrinti, kad uostų naudotojai ir kiti atitinkami suinteresuotieji subjektai būtų informuoti apie atitinkamas institucijas, nurodytas: i) 11 straipsnio 5 dalyje (susijusias su skundais dėl finansinių santykių skaidrumo); ii) 12 straipsnio 3 dalyje (susijusias su skundais dėl uosto paslaugų mokesčių) ir 13 straipsnio 6 dalyje (susijusias su skundais dėl uosto infrastruktūros mokesčių), taip pat numatyta, kad valstybės narės privalo pranešti Komisijai apie šias institucijas. Šią informaciją paskelbė Komisija[17].

Remiantis iš valstybių narių gauta informacija, atitinkamų institucijų rūšys yra šios: i) už transporto sektorių atsakingos reguliavimo institucijos; ii) jūrų institucijos; iii) už transporto arba uostų politiką atsakingos ministerijos arba, jei taikoma, iv) kitos ministerijas, už konkurenciją atsakingos institucijos arba uostams skirtos skundų nagrinėjimo įstaigos.

Reglamento 18 straipsnis („Apeliaciniai skundai“)

---

https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/ports/port-services-regulation_en?prefLang=lt.

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

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

Atliekant tyrimą nepavyko gauti informacijos apie apeliacinius skundus dėl sprendimų ar atskirų priemonių, kurių pagal Reglamentą ėmėsi uosto valdymo įstaiga, kompetentinga institucija ar bet kuri kita atitinkama nacionalinė institucija.

Reglamento 19 straipsnis („Sankcijos“)

Pagal Reglamentą valstybės narės buvo įpareigotos: i) nustatyti taisykles, kuriomis reglamentuojamos veiksmingos, proporcingos ir atgrasomos sankcijos, taikomos už Reglamento pažeidimus, ir ii) imtis visų būtinų priemonių užtikrinti, kad tos taisyklės būtų įgyvendinamos. Valstybės narės taip pat turėjo apie šias priemones pranešti Komisijai. Tačiau, skirtingai nei kalbant apie taisykles dėl skundų nagrinėjimo ir pranešimo Komisijai apie atitinkamas institucijas, Komisija neturi pareigos skelbti informacijos apie sankcijas. Pagrindžiamajame tyrime nebuvo pateikta jokios papildomos informacijos.

Reglamento 20 straipsnis („Ataskaita“. Pažanga, padaryta ES uostų sektoriaus socialinio dialogo komiteto veiklos kontekste)

Be reikalavimo pateikti šią Reglamento įgyvendinimo ir poveikio ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai, Reglamento 20 straipsnyje reikalaujama, kad šioje ataskaitoje būtų atsižvelgiama į bet kokią pažangą, padarytą ES uostų sektoriaus socialinio dialogo komiteto veiklos kontekste. Nuo Reglamento įsigaliojimo įvyko 22 ES uostų sektoriaus socialinio dialogo komiteto posėdžiai. Vienas iš svarbiausių šio komiteto socialinių partnerių laimėjimų – 2023 m. pasiektas susitarimas dėl uostų darbuotojų mokymų, susijusių su fumigantais apdorotais konteineriais. ES uostų sektoriaus socialinio dialogo komitetas taip pat aptarė: i) technologinių pokyčių poveikį sektoriui; ii) ES konkurencijos politikos, įskaitant Konsorciumų bendrosios išimties reglamentą, poveikį sektoriui; iii) gaires dėl avarijų prevencijos uostuose; iv) saugą laivuose; v) įgūdžius ir mokymus; vi) moterų ir jaunimo darbą uostų sektoriuje; vii) ES reikalavimus dėl saugaus birių krovinių laivų pakrovimo ir iškrovimo; viii) saugią laivybą; ix) apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos išplėtimo į jūrų transporto sektorių poveikį ir x) Europos uostų strategiją.

Ruošiantis 2026 m. vasario 5 d. vyksiančiam ES uostų sektoriaus socialinio dialogo komiteto posėdžiui, trys ES lygmens organizacijos, atstovaujančios uostų darbuotojams, pareiškė nuomonę, kad socialinio dialogo apčiuopiami rezultatai ES lygmeniu buvo riboti, ir pranešė Komisijai bei kitiems pripažintiems socialiniams partneriams apie savo sprendimą pasitraukti iš komiteto. Komisija atkreipė dėmesį į šį sprendimą, tačiau ir toliau yra įsipareigojusi palaikyti socialinį dialogą ir konsultuotis su socialiniais partneriais, siekdama užtikrinti visų suinteresuotųjų subjektų dalyvavimą formuojant politiką.

Reglamento 21 straipsnis („Pereinamojo laikotarpio priemonės“)

Šiame straipsnyje pateiktos **pereinamojo laikotarpio priemonių** taisyklės, kuriose nurodyta, kad:

- Reglamentas netaikomas uosto paslaugų sutartims, kurios buvo sudarytos anksčiau nei 2017 m. vasario 15 d. ir yra ribotos trukmės;

- anksčiau nei 2017 m. vasario 15 d. sudarytos neribotos trukmės ar panašaus poveikio uosto paslaugų sutartys iš dalies pakeičiamos ne vėliau kaip iki 2025 m. liepos 1 d., kad atitiktų Reglamentą.

Tyrime nustatyta, kad septynios uostų valdymo įstaigos pareiškė neturinčios jokių uosto paslaugų sutarčių, kurio buvo sudarytos anksčiau nei 2017 m. vasario 15 d. ir yra ribotos trukmės arba galiojo šio reglamento įsigaliojimo metu. Kita vertus, kitos uostų valdymo įstaigos pareiškė sudariusios tokias sutartis dėl tam tikrų rūšių uosto paslaugų. Penktadalis atsakymus pateikusių uosto paslaugų teikėjų nurodė turėję sutartį, kuri buvo sudaryta iki Reglamento įsigaliojimo ir buvo ribotos trukmės. Nė viena uostų valdymo įstaiga neturėjo jokių uosto paslaugų sutarčių, kurios buvo sudarytos anksčiau nei 2017 m. vasario 15 d. ir buvo neribotos trukmės. Tačiau keli uosto paslaugų teikėjai turėjo tokias sutartis, daugiausia su pereinamuoju laikotarpiu, skirtu atitikčiai Reglamentui užtikrinti. Faktų nustatymo tyrimas parodė, kad viena valstybė narė turėjo tokias sutartis su visomis toje valstybėje narėje veikiančiomis laivų vedimo bendrovėmis. Primenama, kad pagal Reglamento 21 straipsnio 2 dalį, anksčiau nei 2017 m. vasario 15 d. sudarytos neribotos trukmės arba panašaus poveikio uosto paslaugų sutartys turėjo būti iš dalies pakeistos iki 2025 m. liepos 1 d., kad atitiktų Reglamentą.

Reglamento 22 straipsnis („Įsigaliojimas“)

Galiausiai šiame straipsnyje numatyta, kad Reglamento **taikymo pradžios data atidedama** dvejiems metams skaičiuojant nuo Reglamento įsigaliojimo dienos, o tai reiškia, kad jis taikomas tik nuo 2019 m. kovo 24 d.

3. REGLAMENTO PAKEITIMAI IR JŲ ĮGYVENDINIMAS

Nuo Reglamento priėmimo 2017 m. vasario 14 d. buvo padarytas vienas taikytinas jo pakeitimas, būtent, priimtas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/697[18], kuris dėl COVID-19 protrūkio leido valdymo įstaigoms arba kompetentingoms institucijoms iki 2020 m. spalio mėn. taikyti lankstesnes uostų infrastruktūros mokesčių rinkimo sąlygas.

Vadovaujantis Reglamento (ES) 2020/697 1 straipsniu, uosto valdymo įstaiga arba kompetentinga institucija gali nuspręsti netaikyti už laikotarpį nuo 2020 m. kovo 1 d. iki 2020 m. spalio 31 d. mokėtinų uosto infrastruktūros mokesčių, sustabdyti jų mokėjimą, sumažinti jų dydį arba atidėti jų mokėjimą.

Remiantis pagrindžiamojo tyrimo metu surinktais duomenimis, penkios valstybės narės visų savo šalies uostų atžvilgiu, šešios uostų valdymo įstaigos ir viena kompetentinga institucija

[18] 2020 m. gegužės 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/697, kuriuo, siekiant leisti uosto valdymo įstaigai arba kompetentingai institucijai dėl COVID-19 protrūkio lanksčiai keisti uosto infrastruktūros mokesčių rinkimo sąlygas, iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2017/352, OL L 165, 2020 5 27, p. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/697/oj.

pasinaudojo minėtomis galimybėmis, numatytomis Reglamento (ES) 2020/697 1 straipsnyje. Išsami informacija apie įgyvendintas priemones pateikiama pagrindžiamajame tyrime.

4. IŠVADA

Nuo Reglamento priėmimo prieš devynerius metus jis buvo palaipsniui įgyvendinamas, nors ir su tam tikrais vėlavimais.

Prieš pradedant taikyti Reglamentą, valstybės narės ir suinteresuotieji subjektai nustatė, kad būtina gauti Komisijos rekomendacijų dėl kai kurių nuostatų, siekiant išsiaiškinti jų reikšmę. Komisija pateikė šias gaires 2018 m., siekdama padėti tinkamai įgyvendinti Reglamentą. Skundų ir pažeidimo nagrinėjimo procedūrų, susijusių su netinkamu Reglamento taikymu, buvo nedaug.

Kalbant apie vykdymo užtikrinimą, Komisijos vykdymo užtikrinimo veiksmai buvo sutelkti į valstybių narių pareigą pranešti. Be kita ko, prireikus buvo pradėtos kelios pažeidimo nagrinėjimo procedūros, kurios visos davė pageidaujamą rezultatą – užtikrino, kad valstybės narės laikytųsi pareigos pranešti.

Reglamentu (ES) 2020/697 uosto valdymo įstaigoms arba kompetentingoms institucijoms buvo suteikta galimybė netaikyti už laikotarpį nuo 2020 m. kovo 1 d. iki 2020 m. spalio 31 d. mokėtinų uosto infrastruktūros mokesčių, sustabdyti jų mokėjimą, sumažinti jų dydį ar atidėti jų mokėjimą COVID-19 pandemijos sąlygomis. Europos uostai šia laikina galimybe beveik nepasinaudojo ir nebuvo laikoma, kad šios priemonės taikymą būtina pratęsti.

Apskritai, Komisija mano, kad ES uosto paslaugų teikimo sistemos ir bendrų uostų finansinio skaidrumo taisyklių įgyvendinimas atitinka Reglamente nustatytus tikslus ir yra patenkinamas.

Vis dėlto Komisija toliau bendradarbiaus su valstybėmis narėmis ir suinteresuotaisiais subjektais, siekdama stebėti, ar šios taisyklės tinkamai taikomos 327 transeuropinio transporto tinklo uostuose.