EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 8.10.2026.
COM(2026) 535 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

Ziņojums par Ostas pakalpojumu regulas darbību un ietekmi

LV

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

Ziņojums par Ostas pakalpojumu regulas darbību un ietekmi

1. IEVADS

Eiropas Savienības (ES) piekrastes zonā, kuras garums ir aptuveni 60 000 km, darbojas vairāk nekā 1000 jūras tirdzniecības ostu. Tādējādi ES ir viens no pasaules reģioniem ar vislielāko ostu skaitu. 327[1] no šīm ostām ir iekļautas Eiropas transporta tīklā, no kurām 97 ietilpst "pamattīklā" un 230 – "visaptverošajā" tīklā.

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) 2017/352 ("regula") ir trīs galvenie mērķi[2]. Pirmais mērķis ir nodrošināt ostas pakalpojumu sniegšanas sistēmu. Otrais mērķis ir nodrošināt, ka ir izveidota piemērota sistēma, lai piesaistītu vajadzīgās investīcijas visās Eiropas transporta tīkla jūras ostās. Trešais mērķis ir nodrošināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus Eiropas ostās un starp tām visā Eiropā.

Kā minēts 10. apsvērumā, šī regula neparedz, ka būtu jāizmanto konkrēts jūras ostu pārvaldības modelis, un nekādā veidā neskar dalībvalstu kompetenci nodrošināt – saskaņā ar Savienības tiesību aktiem – ar ekonomiku nesaistītus pakalpojumus ar vispārēju nozīmi. Atbilstoši regulai ir iespējami dažādi ostas pārvaldības modeļi ar noteikumu, ka tiek ievērota ostas pakalpojumu sniegšanas sistēma un šajā regulā izklāstītie kopīgie noteikumi par finanšu pārredzamību.

Saskaņā ar regulas 20. pantu Komisijai šis ziņojums bija jāiesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ne vēlāk kā 2023. gada 24. martā. Šo ziņojumu ir iespējams iesniegt tikai 2026. gadā divu iemeslu dēļ: i) dalībvalstis ar kavēšanos sniedza no tām pieprasīto informāciju un ii) ieinteresētās personas uz anketas jautājumiem atbildēja lēni[3].

Šajā ziņojumā ir pievērsta uzmanība regulas īstenošanas ietekmei. Ziņojuma mērķis ir sniegt pārskatu par regulas pašreizējo īstenošanu un tās darbību, un tajā ir ņemts vērā arī ES ostu nozares sociālā dialoga komitejas satvarā panāktais progress, kā paredzēts regulas 20. pantā. Šis ziņojums nav regulas izvērtējums.

Šā ziņojuma pamatā ir:

– dalībvalstu paziņojumi, kas sniegti, piemērojot šo regulu;

[1] 283 jūras ostas un 44 jauktās jūras un iekšzemes ostas.

[2] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2017/352 (2017. gada 15. februāris), ar ko izveido ostas pakalpojumu sniegšanas sistēmu un kopīgos noteikumus par ostu finanšu pārredzamību (OV L 57, 3.3.2017., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/352/oj).

[3] Atbalsta pētījuma laikā, ko Komisija pasūtīja, lai vāktu datus un apspriestos ar dalībvalstīm un attiecīgajām ieinteresētajām personām. Atbalsta pētījums ir pievienots šim ziņojumam.

– atbalsta pētījuma konstatējumi (kas publicēti kopā ar šo ziņojumu), kuru Komisija pasūtīja, lai vāktu datus un apspriestos ar dalībvalstīm un attiecīgajām ieinteresētajām personām, izmantojot anketas un mērķorientētas intervijas;

– informācijas apmaiņa ar dalībvalstīm un jūrniecības nozares ieinteresētajām personām Komisijas ekspertu grupas – Eiropas Ostu forums – ietvaros[4];

– informācijas apmaiņa ar dalībvalstu iestādēm, kas atbild par jūras ostām, pildot to pienākumu informēt Komisiju[5].

Dialogs starp Komisiju, par ostām atbildīgajām valstu iestādēm un dažādām ieinteresētajām personām no jūrniecības un ostu nozares notiek Eiropas Ostu forumā (*EPF*), kas ir Komisijas izveidota ekspertu grupa.

EPF tika izveidots 2017. gada maijā kā Komisijas ekspertu grupa. Tā uzdevums ir apmainīties ar informāciju un sniegt konsultācijas par jautājumiem, kas saistīti ar ostām, un galvenokārt konsultēt Komisiju par iniciatīvām, kuru mērķis ir veicināt un atbalstīt regulas vienotu īstenošanu.

Eiropas Ostu forumu veido iestādes no 27 dalībvalstīm, citas publiskas struktūras (piemēram, EEZ dalībvalstis) un 15 organizācijas, kas pārstāv ar ostām saistītās profesijas un nozares.

Kopš *EPF* izveides tas ir sanācis 10 reizes un ir apspriedis plašu jautājumu klāstu, kas tieši interesē ostu nozari. Kopš tā izveides *EPF* ir īpaši apspriedis atsevišķus būtiskus regulas noteikumus, galvenokārt tos, kas attiecas uz: i) piekļuvi ostas pakalpojumu tirgum; ii) pārredzamību; iii) maksām; iv) apspriešanos; v) sūdzību izskatīšanas mehānismiem un vi) pārejas noteikumiem.

Šajā sakarā Komisija apkopoja jautājumus par konkrētiem regulas noteikumiem un sniedza norādes par to, kā šos jautājumus vislabāk risināt. Saņemtie jautājumi un sniegtās atbildes ir pieejamas *EPF* trešās sanāksmes, kas notika 2018. gada 14. decembrī, protokola pielikumā.

Citi *EPF* apspriestie temati ir šādi: i) likumdošanas vai politikas iniciatīvas, ko Komisija ierosinājusi kopš ekspertu grupas izveides; ii) finansējuma un finansēšanas iespējas ostām; iii) pētījumi, ko Komisijas uzdevumā veikuši konsultanti; iv) informācijas apmaiņa par labas prakses piemēriem ostu nozarē; v) atsauksmes no *EPF* apakšgrupām un vi) vispārīgas atsauksmes no ieinteresētajām personām.

Lai savāktu datus par regulas īstenošanu, Komisija noslēdza līgumu ar konsultantu par pētījuma veikšanu ar nosaukumu *Support study for the Report on the implementation of the Regulation establishing the framework for the provision of port services and common rules on the financial transparency of ports (EU) 2017/352* (“Atbalsta pētījums ziņojumam par to, kā

[4] Eiropas Ostu forums (E03542), https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=en&do=groupDetail.groupDetail&groupID=3542.

[5] Kā noteikts regulas 16. pantā (Sūdzību izskatīšana), 17. pantā (Atbildīgās iestādes) un 19. pantā (Sankcijas).

tiek īstenota Regula, ar ko izveido ostas pakalpojumu sniegšanas sistēmu un kopīgos noteikumus par ostu finanšu pārredzamību (ES) 2017/352")[6].

Pētījuma mērķis bija izveidot pārskatu, lai sagatavotu šo īstenošanas ziņojumu, izmantojot: i) mērķorientētas anketas dalībvalstīm, ostu pārvaldes iestādēm, ostas pakalpojumu sniedzējiem un kuģošanas sabiedrībām; un ii) mērķorientētas ostas pārvaldes iestāžu un ostas pakalpojumu sniedzēju intervijas. Faktu vākšanas pētījums sniedz pārskatu par regulas īstenošanu konkrētajā laika posmā.

Pētījums aptver laikposmu no 2023. gada janvāra līdz 2024. gada aprīlim. Sākotnēji bija paredzēts, ka pētījums ilgs 12 mēnešus, taču tas tika pagarināts, jo vairākas dalībvalstis un ieinteresētās personas lēni atbildēja uz anketas jautājumiem.

Šajā kontekstā astoņas no 22 dalībvalstīm ar jūras ostām (vairāk nekā viena trešdaļa) neatbildēja uz anketas jautājumiem, neraugoties uz vairākiem atgādinājumiem, tai skaitā no Komisijas puses. Arī ieinteresētās personas nesteidzās sniegt atbildes. Desmit dalībvalstu ostu pārvaldes iestādes, t. i., gandrīz puse no tām, vispār neatbildēja uz anketas jautājumiem, savukārt sešas atbildēja tikai daļēji. Situācija bija iepriecinošāka attiecībā uz ostas pakalpojumu sniedzējiem. No septiņu dalībvalstu ostas pakalpojumu sniedzējiem tika saņemtas nepilnīgi aizpildītas anketas, savukārt pilnībā aizpildītas anketas tika saņemtas no to pārstāvjiem 15 dalībvalstīs.

Kā uzsvērts atbalsta pētījumā iekļautajās kartēs, kopējais atbilžu īpatsvars bija nevienmērīgs, jo dažas dalībvalstis vai ieinteresētās personas sniedza tikai daļējas atbildes vai nesniedza atbildi vispār, neraugoties uz konsultanta un Komisijas atkārtotiem lūgumiem sniegt informāciju. Līdz ar to pētījuma rezultātu reprezentativitāte ir jāuztver piesardzīgi.

2. REGULAS ĪSTENOŠANA PA NODAĻĀM

2.1. I nodaļa. Priekšmets, darbības joma un definīcijas

Regulas I nodaļā, kas ietver **1. un 2. pantu**, ir noteikts regulas vispārējais satvars.

Regulas 1. pants (priekšmets un darbības joma)

Ģeogrāfiskā tvēruma ziņā šo regulu piemēro visām Eiropas transporta tīkla jūras ostām, kas uzskaitītas Regulas (ES) Nr. 1315/2013 II pielikumā (tagad aizstāta ar Regulu (ES) 2024/1679)[7].

Tomēr saskaņā ar regulas 1. panta 5. punktu dalībvalstis var nolemt šo regulu nepiemērot "visaptverošā tīkla" jūras ostām, kas atrodas tālākajos reģionos. Portugāle sniedza šādu

[6] Eiropas Komisija: Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāts, *Support study for the Report on the implementation of the Regulation establishing the framework for the provision of port services and common rules on the financial transparency of ports (EU) 2017/352*, Eiropas Savienības Publikāciju birojs, 2026, ISBN: 978-92-68-36569-4, https://op.europa.eu/publication/manifestation_identifier/PUB_MI0126001ENN.

[7] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/1679 (2024. gada 13. jūnijs) par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko groza Regulas (ES) 2021/1153 un (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (ES) Nr. 1315/2013 (OV L 2024/1679, 28.6.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

paziņojumu. Tāpat dalībvalstīm ir atļauts nolemt piemērot šo regulu jūras ostām, kas nav iekļautas Eiropas transporta tīklā[8]. Tādējādi šo regulu pašlaik piemēro visām 97 pamattīkla ostām un 230 "visaptverošā" tīkla ostām.

Šīs regulas **materiālā piemērošanas joma** attiecas uz šādu kategoriju ostas pakalpojumu ("ostas pakalpojumi") sniegšanu ostas teritorijā vai ūdens pievadceļā uz ostu: i) degvielas uzņemšana; ii) tauvošana; iii) kuģu atkritumu un kravu atlieku savākšana un iv) vilkšana.

Regulas 2. pants (definīcijas)

Dažas dalībvalstis un ieinteresētās personas iesniedza jautājumus par vairāku 2. pantā ietverto definīciju interpretāciju. Komisija iepriekš minētā *EPF* darba ietvaros dalījās ar šiem jautājumiem un atbildēm.

2.2. II nodaļa. Ostas pakalpojumu sniegšana

Regulas II nodaļā, kurā ietilpst **3.–10. pants**, ir ietverti noteikumi par ostas pakalpojumu sniegšanu, proti: i) ostas pakalpojumu organizācija; ii) ostas pakalpojumu sniegšanas minimālās prasības; iii) atbilstības minimālajām prasībām nodrošināšanas procedūras; iv) ostas pakalpojumu sniedzēju skaita ierobežošana; v) sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības; vi) iekšējie operatori; vii) darbinieku tiesību aizsardzība un viii) atbrīvojumi.

Regulas 3. pants (ostas pakalpojumu organizācija)

Šajā pantā ir vispārīgi izklāstīti noteikumi, kas attiecas uz ostas pakalpojumu organizāciju, kā izklāstīts turpmākajos pantos. Šie noteikumi aptver: i) minimālās prasības; ii) ostas pakalpojumu sniedzēju skaita ierobežojumus; iii) sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības un iv) ar iekšējiem operatoriem saistītus ierobežojumus.

Pētījumā konstatēts, ka ostas pakalpojumiem visbiežāk tika piemērotas minimālās prasības, kam sekoja pakalpojumu sniedzēju skaita ierobežošana un sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības. Ierobežojumi iekšējiem operatoriem tika piemēroti tikai nelielā apmērā, ja vispār tika piemēroti. Tomēr lielākā daļa šo nosacījumu bija spēkā jau pirms regulas piemērošanas. Šos nosacījumus galvenokārt piemēroja ostas pārvaldes iestādes, jo lielākā daļa dalībvalstu (izņemot divas) neizvirzīja nevienu no šiem nosacījumiem.

Regulas 4. pants (ostas pakalpojumu sniegšanas minimālās prasības)

Pētījumā konstatēts, ka visi ostas pakalpojumu sniedzēji, kas atbildēja uz aptaujas jautājumiem, norādīja, ka tiem ir jāievēro minimālās prasības. Lielākā daļa pakalpojumu sniedzēju, kas atbildēja uz aptaujas jautājumiem, norādīja, ka regulas piemērošana nav

[8] Līdz šim neviena dalībvalsts nav sniegusi šādu paziņojumu.

ieviesusi izmaiņas šajās prasībās. Ar dažiem izņēmumiem visas ostu pārvaldes iestādes piemēroja minimālās prasības ostas pakalpojumu sniegšanai.

Atsaucoties uz regulas 4. panta 3. punktu, trīs dalībvalstis, proti, Francija, Itālija un Spānija, informēja Komisiju par savu lēmumu noteikt "valsts karoga" prasību ūdens transportlīdzekļiem, kurus lielākoties izmanto vilkšanas darbībām ostās, kas atrodas to teritorijā (t. i., velkoņiem bija jābūt reģistrētiem ar tās valsts karogu, kurā tie sniedza pakalpojumus). Pēc tam Komisija saņēma sūdzību par vienu no minētajām dalībvalstīm saistībā ar regulas 4. panta 3. punkta īstenošanu. Vēlāk Komisija uzsāka pārkāpuma procedūras pret trim dalībvalstīm saistībā ar šo "valsts karoga" prasību: INFR(2025)2080 – Francija, INFR(2025)2081 – Itālija un INFR(2025)4021 – Spānija.

Regulas 5. pants (atbilstības minimālajām prasībām nodrošināšanas procedūra)

Pētījumā konstatēts, ka lielākā daļa ostas pakalpojumu sniedzēju atbildēja, ka ir saņēmuši atbildi mazāk nekā viena mēneša laikā uz savu pieprasījumu piešķirt tiesības sniegt ostas pakalpojumus. Divos gadījumos ostas pakalpojumu sniedzēji ziņoja par atteikumu piešķirt tiesības sniegt ostas pakalpojumus, pamatojoties uz minimālajām prasībām.

Regulas 6. pants (ostas pakalpojumu sniedzēju skaita ierobežojumi)

Izmantojot regulas 6. panta 1. punktu, Portugāle nolēma[9] piešķirt savām "visaptverošā" tīkla ostām (kas neatbilst Regulas (ES) Nr. 1315/2013 20. panta 2. punkta b) apakšpunkta kritērijiem[10]) pilnvaras ierobežot pakalpojumu sniedzēju skaitu saistībā ar konkrētu ostas pakalpojumu.

Pētījumā konstatēts, ka aptuveni puse respondentu no ostu pārvaldes iestādēm ir nolēmuši noteikt šādus ierobežojumus un aptuveni puse šādu prasību nav izvirzījuši. Visas ostu pārvaldes iestādes, kas norādīja, ka tās ir noteikušas ierobežojumus, apgalvoja, ka šie ierobežojumi bija spēkā jau pirms regulas piemērošanas. Kopumā degvielas uzņemšana ir pakalpojumus, kuram vismazāk piemēro ierobežojumus, savukārt pakalpojumi, kuriem visvairāk piemēro ierobežojumus, ir loča pakalpojumi un vilkšana, ieskaitot prasību par "valsts karogu" velkoņiem. Galvenie iemesli, ko pārvaldes iestādes min ierobežojumu noteikšanai, ir saistīti ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi un nepieciešamību nodrošināt drošas, neapdraudētas vai vides ziņā ilgtspējīgas ostas darbības. Dažas ostu pārvaldes iestādes pašas sniedz noteiktus ostas pakalpojumus vai nodrošina to sniegšanu ar to kontrolē esošas struktūras starpniecību, savukārt citas ostas pārvaldes iestādes ir nolēmušas ierobežot pakalpojumu sniedzēju skaitu līdz vienam.

Regulas 7. pants (sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības)

Pētījumā konstatēts, ka divas dalībvalstis – Beļģija un Portugāle – ir piešķīrušas ostas pārvaldes iestādēm tiesības noteikt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības. Turklāt sabiedrisko pakalpojumu saistības nosaka arī viena osta Somijā un viena osta Itālijā. Šajā ziņā

[9] 2022. gada 11. janvāra Dekrētlikums Nr. 9/2022.
[10] Tagad Regulas (ES) 2024/1679 25. panta 4. punkta b) apakšpunkts.

vislielākās sabiedrisko pakalpojumu saistības piemēro loča pakalpojumiem, vilkšanai, tauvošanai un atkritumu savākšanai.

Regulas 8. pants (iekšējais operators)

Pētījumā konstatēts, ka vienā dalībvalstī (Dānijā) iekšējie operatori[11] ir samērā izplatīti, arī dažās ostās Beļģijā, Horvātijā, Vācijā, Itālijā, Latvijā un Portugālē atsevišķus ostas pakalpojumus sniedz iekšējie operatori. Ostas pakalpojumi, par kuriem ziņots, ka tos sniedz iekšējie operatori, ir visi ostas pakalpojumi, uz kuriem attiecas šī regula, un neviens konkrēts ostas pakalpojums nav tāds, kuru iekšējie operatori sniegtu daudz biežāk nekā citus ostas pakalpojumus.

Regulas 9. pants (darbinieku tiesību aizsardzība)

Pētījumā konstatēts, ka lielākā daļa ostu pārvaldes iestāžu jau pirms regulas piemērošanas pieprasīja garantēt personālam pienācīgus darba apstākļus, savukārt četras ostas pat ir nodevušas aizejošā ostas pakalpojumu sniedzēja tiesības un pienākumus jaunajam pakalpojumu sniedzējam.

Regulas 10. pants (atbrīvojumi)

Regulas II nodaļa (par ostas pakalpojumu sniegšanu) un 21. pants (par pārejas pasākumiem) neattiecas uz kravu apstrādi, pasažieru pakalpojumiem vai loča pakalpojumiem. Tomēr saskaņā ar regulas 10. panta 2. punktu dalībvalstis var nolemt loča pakalpojumiem piemērot gan II nodaļu, gan 21. pantu. Viena dalībvalsts – Slovēnija – ir izmantojusi šo iespēju[12].

2.3. III nodaļa. Finanšu pārredzamība un autonomija

Regulas III nodaļā, kas ietver **11.–13. pantu**, ir iekļauti noteikumi par: i) publisko iestāžu un ostas pārvaldes iestādes finansiālo attiecību pārredzamību; ii) ostas pakalpojumu maksām un iii) ostas infrastruktūras lietošanas maksām.

Ir vērts atzīmēt, ka, lai gan 10. panta 1. punkts izslēdz kravu apstrādi, pasažieru pakalpojumus un loča pakalpojumus no II nodaļas piemērošanas jomas, uz visiem šiem trim pakalpojumiem attiecas III nodaļas noteikumi.

Regulas 11. pants (finansiālo attiecību pārredzamība)

Pētījumā konstatēts, ka kopš regulas pieņemšanas viena ostas pārvaldes iestāde un vairāki ostas pakalpojumu sniedzēji ir pielāgojuši savas uzskaites sistēmas. Finanšu pārredzamība gan ostas pārvaldes iestādēm, gan ostas pakalpojumu sniedzējiem tiek nodrošināta, publicējot

[11] Ostas pārvaldes iestāde vai kompetentā iestāde var nolemt ostas pakalpojumu sniegt pati vai izmantot juridiski patstāvīgu vienību, kuru tā kontrolē līdzīgi tam, kā tā kontrolē savas struktūrvienības.
[12] *Uradni list RS* (Slovēnijas Republikas Oficiālais Vēstnesis) Nr. 11/20.

gada pārskatus vai ziņojumus, kā arī veicot revīzijas vai iesniedzot dokumentus izraudzītām valdības iestādēm. Atbalsta pētījumā ir sniegta sīkāka informācija par: i) publisko līdzekļu, kas saņemti par ostas pakalpojumu sniegšanu vai bagarēšanu, nodalīšanu no līdzekļiem, kas piešķirti citām darbībām (regulas 11. panta 2. punkts); ii) sūdzībām (regulas 11. panta 5. punkts); iii) jauniem publiskiem līdzekļiem (regulas 11. panta 6. punkts); iv) kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām (regulas 11. panta 7. punkts) un iv) iespēju, ko neviena dalībvalsts nav izmantojusi, proti, nepiemērot 11. panta 2. punktu savām "visaptverošā" tīkla ostām (regulas 11. panta 8. punkts). Pētījums ir parādījis, ka prasība par grāmatvedības nodalīšanu ir bijusi efektīva.

Regulas 12. pants (maksas par ostu pakalpojumiem)

Pētījumā konstatēts, ka aptuveni viena trešdaļa ostas pārvaldes iestāžu, kas piedalījās aptaujā, norādīja, ka ostas pakalpojumu maksas ir integrētas citos maksājumos. Ostas pakalpojumu sniedzēji apstiprināja, ka ostas pakalpojumu maksas parasti nav iekļautas citos maksājumos, jo klienti ostas pakalpojumu maksas maksā tieši pakalpojumu sniedzējam. Laikposmā no 2023. gada janvāra līdz 2024. gada aprīlim dalībvalstu atbildīgās iestādes saņēma ļoti maz oficiālu sūdzību saistībā ar ostas pakalpojumu maksām vai pieprasījumiem sniegt informāciju attiecīgajai iestādei.

Regulas 13. pants (maksa par ostas infrastruktūras lietošanu)

Pētījumā konstatēts, ka lielāka daļa ostas pakalpojumu sniedzēju var viegli identificēt ostas pakalpojuma maksas apjomu. Kopš regulas pieņemšanas piecas ostu pārvaldes iestādes 13. panta 4. punktā minēto iemeslu dēļ ir ieviesušas izmaiņas ostas infrastruktūras lietošanas maksā. Turpretī gandrīz trīs ceturtdaļas ostas pakalpojumu sniedzēju, kas piedalījās aptaujā, paziņoja, ka ostas infrastruktūras lietošanas maksas šajā periodā mainījās un ka gandrīz visos gadījumos par šīm izmaiņām tika paziņots savlaicīgi. Turklāt trīs gadījumos apspriedē iesaistīto ieinteresēto personu sniegtā informācija liecināja, ka ostas infrastruktūras lietošanas maksas neatbilda regulā noteiktajiem pārredzamības principiem. Gandrīz visos gadījumos ostas infrastruktūras lietošanas maksas tiek publiskotas. Visbeidzot, attiecībā uz valsts iestāžu saņemtajām sūdzībām par ostas infrastruktūras lietošanas maksām, ceturtā daļa ostu pārvaldes iestāžu norādīja, ka tām tika lūgts sniegt informāciju attiecīgajai iestādei.

2.4. IV nodaļa: Vispārīgi un nobeiguma noteikumi

Regulas IV nodaļā, kas ietver **14.–22. pantu**, ir iekļauti noteikumi par: i) personāla apmācību; ii) apspriešanos ar ostas lietotājiem un citām ieinteresētajām personām; iii) sūdzību izskatīšanu; iv) atbildīgajām iestādēm; v) pārsūdzību un vi) sankcijām.

Regulas 14. pants (personāla apmācība)

Pētījumā konstatēts, ka kopš regulas piemērošanas četriem ostas pakalpojumu sniedzējiem bija jāmaina sava prakse attiecībā uz personāla apmācību.

Regulas 15. pants (apspriešanās ar ostas lietotājiem un citām ieinteresētajām personām)

Pētījumā konstatēts, ka gandrīz visas ostas pārvaldes iestādes pirms regulas piemērošanas apspriedās ar ostas lietotājiem un ieinteresētajām personām. Četras Dānijas ostas paziņoja, ka neapspriežas ar ieinteresētajām personām. Izņemot telpisko plānošanu, kopš regulas piemērošanas sākuma apspriešanās skaits ir palielinājies gandrīz visās apspriežamo iemeslu kategorijās. Visbūtiskākais pieaugums vērojams saistībā ar pasākumiem, kuru mērķis ir nodrošināt drošību ostas teritorijā un vajadzības gadījumā arī ostas darbinieku darba aizsardzību. Pētījums ir parādījis, ka regulas 15. pantā noteiktā apspriešanās prasība ir bijusi efektīva.

Regulas 16. pants (sūdzību izskatīšana)

Direktīvas 16., 17. un 19. pantā ir noteikts, ka dalībvalstīm jāinformē Komisija par savām valsts sūdzību izskatīšanas procedūrām un struktūrām (16. pants), atbildīgajām iestādēm (17. pants) un sankciju sistēmu (19. pants).

Līdz 2019. gada 24. martam dalībvalstīm bija jāinformē Komisija par: i) to sūdzību izskatīšanas procedūru un ii) to iestādēm, kas atbild par sūdzību izskatīšanu (regulas 16. panta 7. punkts).

Līdz noteiktajam termiņam, proti, 2019. gada 24. martam, astoņas no toreizējām 23 dalībvalstīm ar jūras ostām[13] bija izpildījušas savus paziņošanas pienākumus. Līdz 2019. gada oktobrim 14 dalībvalstis, kurām ir jūras ostas, bija izpildījušas visus paziņošanas pienākumus, un Komisija nosūtīja vēstuli pārējām dalībvalstīm ar jūras ostām, atgādinot tām par paziņošanas pienākumiem. Līdz 2020. gada jūnijam 16 dalībvalstis bija izpildījušas visus paziņošanas pienākumus. Līdz tam laikam vēl trīs dalībvalstis savus paziņošanas pienākumus bija izpildījušas tikai daļēji. Tāpēc Komisija sāka vairākas pārkāpuma procedūras, kas tika izbeigtas pēc tam, kad dalībvalstis bija izpildījušas savus paziņošanas pienākumus vai izskatījušas sūdzības pēc būtības[14].

Šā ziņojuma publicēšanas dienā visas dalībvalstis, kurās ir jūras ostas, ir izpildījušas savus paziņošanas pienākumus[15].

Saskaņā ar informāciju, kas saņemta no dalībvalstīm, sūdzību izskatīšanas struktūras var iedalīt dažādās kategorijās: i) par transportu atbildīgās regulatīvās iestādes; ii) jūrniecības

[13] T. i., dalībvalstis, kurās ir vismaz viena jūras osta.

[14] Komisija 2020. gada jūlijā sāka pārkāpuma procedūras pret četrām dalībvalstīm, kuras līdz tam nebija izpildījušas nevienu no saviem paziņošanas pienākumiem: INFR(2020)2210 – Beļģija, INFR(2020)2211 – Kipra, INFR(2020)2212 – Nīderlande un INFR(2020)2213 – Portugāle. Līdz 2022. gada decembrim visas četras dalībvalstis bija izpildījušas savus paziņošanas pienākumus, un līdz 2023. gada aprīlim attiecīgās pārkāpuma lietas bija slēgtas.
Komisija 2021. gada jūnijā sāka pārkāpuma procedūras pret trim dalībvalstīm, kuras līdz tam bija tikai daļēji izpildījušas savus paziņošanas pienākumus: INFR(2021)2042 – Horvātija, INFR(2021)2043 – Itālija un INFR(2021)2044 – Slovēnija. Līdz 2021. gada novembrim divas no minētajām dalībvalstīm bija izpildījušas visus savus paziņošanas pienākumus, un līdz 2022. gada maijam attiecīgās pārkāpuma lietas tika slēgtas. Pēdējā atlikusī pārkāpuma procedūra tika slēgta 2025. gada decembrī.

[15] Pārskats par paziņojumiem ir sniegts šajā tīmekļa vietnē: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/ports/port-services-regulation_en.

iestādes; iii) konkurences vai patērētāju vai tirgus uzraudzības iestādes; iv) par transporta politiku atbildīgās ministrijas; un pat v) struktūras, kas īpaši izveidotas, lai izskatītu ar ostu saistītas sūdzības.

Pēc saņemto paziņojumu atbilstības pārbaudes Komisija 2023. gada jūlijā sāka pārkāpuma procedūru INFR(2021)2041 pret Vāciju par: i) sūdzību izskatīšanas struktūru nenorādīšanu ostām dažos Vācijas reģionos; ii) sūdzību izskatīšanas struktūru nepietiekami skaidru norādīšanu ostām citos Vācijas reģionos; un iii) to, ka ieceltās sūdzību izskatīšanas struktūras neatbilda regulas 16. panta 2. punkta prasībām. Pēc tam, kad Vācija bija novērsusi nepilnības, pārkāpuma procedūra 2025. gada maijā tika slēgta.

Pētījumā konstatēts, ka sūdzības ir iesniegtas par sešām ostas pārvaldes iestādēm. Sūdzības ir iesniegtas arī par ostu pakalpojumiem, cita starpā tieši no kuģu īpašniekiem. Jāatzīmē, ka saskaņā ar atsauksmēm, kas saņemtas no dalībvalstīm atbalsta pētījuma ietvaros, tikai trīs dalībvalstis – Dānija, Īrija un Zviedrija – ir informējušas Komisiju par saņemtajām sūdzībām. Lielākajā daļā dalībvalstu sūdzību izskatīšanas veidlapa ir pieejama vietējā valodā un angļu valodā. Attiecībā uz informācijas apmaiņu par 16. panta piemērošanu (par sūdzību izskatīšanu) atbalsta pētījumā ziņots par šādu sadarbību starp Dāniju un Zviedriju, kā arī starp Poliju un Slovēniju. Komisija veicina šādu sadarbību saskaņā ar regulas 16. panta 8. punktu. Saskaņā ar 16. panta 7. punktu Komisija ir publicējusi no dalībvalstīm saņemto informāciju par to sūdzību izskatīšanas struktūrām[16].

Regulas 17. pants (atbildīgās iestādes)

Regulā arī noteikts, ka dalībvalstīm jānodrošina, ka ostu lietotāji un citas attiecīgās ieinteresētās personas tiek informētas par atbildīgajām iestādēm, kas minētas: i) regulas 11. panta 5. punktā (saistībā ar sūdzībām par finansiālo attiecību pārredzamību); ii) regulas 12. panta 3. punktā (saistībā ar sūdzībām par ostas pakalpojumu maksām); iii) regulas 13. panta 6. punktā (saistībā ar sūdzībām par ostas infrastruktūras lietošanas maksām) un to, ka dalībvalstīm ir jāinformē Komisija par šīm iestādēm. Komisija šo informāciju ir publicējusi[17].

Saskaņā ar informāciju, kas saņemta no dalībvalstīm, atbildīgo iestāžu veidi ir šādi: i) par transportu atbildīgās regulatīvās iestādes; ii) jūrniecības iestādes; iii) ministrijas, kas atbild par transportu vai ostu politiku; vai attiecīgā gadījumā iv) citas ministrijas, konkurences iestādes vai ostām specifiskas struktūras sūdzību izskatīšanai.

Regulas 18. pants (pārsūdzība)

Pētījumā nebija iespējams iegūt informāciju par pārsūdzībām saistībā ar lēmumiem vai atsevišķiem pasākumiem, ko saskaņā ar šo regulu pieņēmusi vai veikusi ostas pārvaldes iestāde, kompetentā iestāde vai kāda cita atbildīgā valsts iestāde.

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

Regulas 19. pants (sankcijas)

Saskaņā ar regulu dalībvalstīm bija pienākums: i) paredzēt noteikumus par efektīvām, samērīgām un preventīvām sankcijām, kas piemērojamas par regulas pārkāpumiem, un ii) veikt visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu minēto noteikumu īstenošanu. Dalībvalstīm bija arī jāpaziņo par šiem pasākumiem Komisijai. Tomēr atšķirībā no noteikumiem par sūdzību izskatīšanu un Komisijas informēšanu par attiecīgajām iestādēm attiecībā uz sankcijām Komisijai nav pienākuma tās publicēt. Atbalsta pētījumā netika atklāta nekāda papildu informācija.

Regulas 20. pants (ziņošana – panāktais progress ES ostu nozares sociālā dialoga komitejas satvarā)

Papildus šā ziņojuma iesniegšanai Eiropas Parlamentam un Padomei par regulas darbību un ietekmi regulas 20. pantā ir noteikts, ka šajā ziņojumā ir jāņem vērā progress, kas panākts ES ostu nozares sociālā dialoga komitejā. Kopš regulas stāšanās spēkā ir notikušas 22 ostu nozares sociālā dialoga komitejas sanāksmes. Nozīmīgs sasniegums sociālo partneru sanāksmē šajā komitejā ir 2023. gadā panāktā vienošanās par ostas darbinieku apmācību saistībā ar fumigētiem konteineriem. ES ostu nozares sociālā dialoga komiteja apsprieda arī šādus jautājumus: i) tehnoloģisko pārmaiņu ietekme uz nozari; ii) ES konkurences politikas, tostarp Konsorciju grupu atbrīvojuma regulas, ietekme uz nozari; iii) vadlīnijas par negadījumu novēršanu ostās; iv) drošība uz kuģa; v) prasmes un apmācība; vi) sievietes un jaunieši ostu nozarē; vii) ES prasības beramkravu kuģu drošai iekraušanai un izkraušanai; viii) kuģošanas drošība; ix) emisiju tirdzniecības sistēmas paplašināšanas ietekme uz jūras transporta nozari un x) Eiropas ostu stratēģija.

Gatavojoties ES ostu nozares sociālā dialoga komitejas sanāksmei 2026. gada 5. februārī, trīs ES līmeņa organizācijas, kas pārstāv ostu darbiniekus, pauda viedokli, ka sociālais dialogs ES līmenī ir devis maz konkrētu rezultātu, un informēja Komisiju un pārējos atzītos sociālos partnerus par savu lēmumu izstāties no komitejas. Komisija pieņēma zināšanai šo lēmumu, vienlaikus saglabājot apņemšanos veicināt sociālo dialogu un apspriesties ar sociālajiem partneriem, lai nodrošinātu visu ieinteresēto personu iesaisti politikas izstrādē.

Regulas 21. pants (pārejas pasākumi)

Šajā pantā ir ietverti noteikumi par **pārejas pasākumiem**, kuros noteikts, ka:

- šo regulu nepiemēro ostas pakalpojumu līgumiem, kuri noslēgti pirms 2017. gada 15. februāra un kuru termiņš ir ierobežots;
- ostas pakalpojumu līgumus, kuri noslēgti pirms 2017. gada 15. februāra un kuru termiņš nav ierobežots vai kuriem ir līdzīga iedarbība, groza, lai tie atbilstu šai regulai 2025. gada 1. jūlijā.

Pētījumā konstatēts, ka septiņas ostu iestādes ir paziņojušas, ka tām nav ostas pakalpojumu līgumu, kas būtu noslēgti pirms 2017. gada 15. februāra un kuriem būtu ierobežots termiņš vai kuri būtu bijuši spēkā regulas spēkā stāšanās brīdī. Savukārt citas ostas pārvaldes iestādes paziņoja, ka tām ir šādi līgumi attiecībā uz konkrētiem ostas pakalpojumu veidiem. Viena piektdaļa ostas pakalpojumu sniedzēju, kas piedalījās aptaujā, paziņoja, ka tiem ir līgums, kas noslēgts pirms regulas stāšanās spēkā un kam ir ierobežots termiņš. Nevienai no pārvaldes

iestādēm nebija ostas pakalpojumu līgumu, kas noslēgti pirms 2017. gada 15. februāra un kuru termiņš nav ierobežots. Tomēr dažiem ostas pakalpojumu sniedzējiem bija šādi līgumi, galvenokārt ar pagarinājuma periodu, lai nodrošinātu atbilstību regulai. Faktu vākšanas pētījumā atklājās, ka vienā dalībvalstī šādi līgumi bija noslēgti ar visiem loču uzņēmumiem, kas darbojas šajā dalībvalstī. Jāatgādina, ka saskaņā ar regulas 21. panta 2. punktu ostas pakalpojumu līgumi, kas noslēgti pirms 2017. gada 15. februāra un kuru termiņš nav ierobežots vai kuriem ir līdzīga iedarbība, bija jāgroza, lai tie atbilstu šai regulai 2025. gada 1. jūlijā.

Regulas 22. pants (stāšanās spēkā)

Visbeidzot, šajā pantā ir paredzēta regulas **piemērošanas datuma atlikšana** uz diviem gadiem no tās spēkā stāšanās dienas, kas nozīmē, ka tā stājās spēkā tikai 2019. gada 24. martā.

3. REGULAS GROZĪJUMI UN TO ĪSTENOŠANA

Kopš regulas pieņemšanas 2017. gada 14. februārī tajā ir izdarīts viens piemērojams grozījums, proti, Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/697[18], kas ļāva pārvaldes iestādēm vai kompetentajām iestādēm līdz 2020. gada oktobrim nodrošināt elastību attiecībā uz ostas infrastruktūras lietošanas maksu iekasēšanu Covid-19 uzliesmojuma dēļ.

Saskaņā ar Regulas (ES) 2020/697 1. pantu ostas pārvaldes iestāde vai kompetentā iestāde var pieņemt lēmumu atcelt, apturēt, samazināt vai atlikt ostas infrastruktūras lietošanas maksu maksājumus par laikposmu no 2020. gada 1. marta līdz 2020. gada 31. oktobrim.

Saskaņā ar atbalsta pētījumā apkopotajiem datiem piecas dalībvalstis attiecībā uz visām savas valsts ostām, sešas ostas pārvaldes iestādes un viena kompetentā iestāde izmantoja iepriekš minētās iespējas, ko paredz Regulas (ES) 2020/697 1. pants. Sīkāka informācija par īstenotajiem pasākumiem ir atrodama atbalsta pētījumā.

4. SECINĀJUMS

Kopš regulas pieņemšanas pirms deviņiem gadiem tās īstenošana ir notikusi ar zināmu kavēšanos.

Pirms Regulas piemērošanas dalībvalstis un ieinteresētās personas norādīja uz nepieciešamību saņemt no Komisijas skaidrojumus par vairākiem noteikumiem, lai precizētu to nozīmi. Komisija šos norādījumus sniedza 2018. gadā, lai palīdzētu pienācīgi īstenot regulu. Saistībā

[18] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/697 (2020. gada 25. maijs), ar ko groza Regulu (ES) 2017/352, lai sakarā ar Covid-19 uzliesmojumu ļautu ostas pārvaldes iestādei vai kompetentajai iestādei nodrošināt elastību attiecībā uz ostas infrastruktūras lietošanas maksu iekasēšanu (OV L 165, 27.5.2020., 7. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/697/oj).

ar regulas nepareizu piemērošanu tika saņemtas vien dažas sūdzības un uzsākts neliels skaits pārkāpuma procedūru.

Attiecībā uz izpildes nodrošināšanu Komisijas veiktie pasākumi galvenokārt bija vērsti uz dalībvalstu paziņošanas pienākumiem. Tas nozīmē, ka vajadzības gadījumā tika sāktas vairākas pārkāpuma procedūras, kas visas ir devušas vēlamo rezultātu, proti, nodrošinājušas dalībvalstu paziņošanas pienākumu izpildi.

Regula (ES) 2020/697 dod iespēju ostas pārvaldes iestādei vai kompetentai iestādei pieņemt lēmumu atcelt, apturēt, samazināt vai atlikt ostas infrastruktūras lietošanas maksu maksājumus par laikposmu no 2020. gada 1. marta līdz 2020. gada 31. oktobrim Covid-19 pandēmijas dēļ. Šo pagaidu iespēju Eiropas ostas tikpat kā neizmantoja, tāpēc netika uzskatīts par nepieciešamu pagarināt šā pasākuma piemērošanas termiņu.

Komisija kopumā uzskata, ka ES ostas pakalpojumu sniegšanas sistēmas un kopīgo noteikumu par ostu finanšu pārredzamību īstenošana atbilst regulā noteiktajiem mērķiem un ir apmierinoša.

Tomēr Komisija turpinās sadarboties ar dalībvalstīm un ieinteresētajām personām, lai uzraudzītu tās pareizu piemērošanu 327 Eiropas transporta tīkla ostās.