EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 8.10.2026.
COM(2026) 535 final

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

Izvješće o funkcioniranju i učinku Uredbe o lučkim uslugama

HR

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

Izvješće o funkcioniranju i učinku Uredbe o lučkim uslugama

1. UVOD

Duž 60 000 km obale u Europskoj uniji (EU) nalazi se više od 1000 pomorskih luka namijenjenih komercijalnoj uporabi. Zbog toga je EU jedna od regija s najvećim brojem luka na svijetu. Od ukupnog broja luka, njih 327[1] dio je transeuropske prometne mreže, pri čemu se 97 luka nalazi u osnovnoj, a 230 u sveobuhvatnoj mreži.

Tri su glavna cilja Uredbe (EU) 2017/352 Europskog parlamenta i Vijeća („Uredba")[2]. Prvi je cilj osigurati okvir za pružanje lučkih usluga. Drugi je cilj osigurati odgovarajući okvir za privlačenje potrebnih ulaganja u sve morske luke transeuropske prometne mreže. Treći je cilj osigurati ravnopravne uvjete na europskoj razini unutar luka i među lukama u cijeloj Europi.

Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 10., ovom se Uredbom ne nameće poseban model upravljanja morskim lukama te ni na koji način ne utječe na nadležnost država članica da pružaju negospodarske usluge od općeg interesa u skladu s pravom Unije. Mogući su različiti modeli upravljanja lukama na temelju ove Uredbe, pod uvjetom da se poštuju okvir za pružanje lučkih usluga i zajednička pravila o financijskoj transparentnosti utvrđena u ovoj Uredbi.

U skladu s člankom 20. Uredbe Komisija je bila obvezna podnijeti ovo izvješće Europskom parlamentu i Vijeću najkasnije 24. ožujka 2023. Dva su razloga zbog kojih je ovo izvješće moguće dostaviti tek 2026.: (i) kašnjenja država članica u dostavljanju zatraženih informacija i (ii) kašnjenja dionika s odgovorima na upitnik[3].

U ovom se izvješću skreće pozornost na učinak provedbe Uredbe. U njemu se pruža pregled trenutačne provedbe Uredbe i njezina funkcioniranja te uzima u obzir i svaki napredak postignut u okviru Odbora EU-a za sektorski socijalni dijalog u sektoru luka, kako je propisano člankom 20. Uredbe. Ovo izvješće nije evaluacija Uredbe.

Ovo se izvješće temelji na sljedećem:

– obavijestima država članica na temelju Uredbe,

[1] Taj broj obuhvaća 283 morske luke i 44 mješovite morske luke i luke unutarnjih plovnih putova.

[2] Uredba (EU) 2017/352 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. veljače 2017. o uspostavi okvira za pružanje lučkih usluga i zajedničkih pravila o financijskoj transparentnosti luka, SL L 57, 3.3.2017., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/352/oj.

[3] U okviru popratne studije koju je Komisija naručila radi prikupljanja podataka i savjetovanja s državama članicama i relevantnim dionicima. Popratna studija priložena je ovom izvješću.

– nalazima popratne studije (objavljene zajedno s ovim izvješćem) koju je Komisija naručila radi prikupljanja podataka i savjetovanja s državama članicama i relevantnim dionicima putem upitnika i ciljanih razgovora,

– razmjenama s državama članicama i dionicima iz pomorske industrije u okviru stručne skupine Komisije – Europskog foruma luka[4],

– razmjenama informacija s tijelima država članica nadležnima za morske luke radi ispunjavanja njihovih obveza obavješćivanja Komisije[5].

Dijalog između Komisije, nacionalnih tijela nadležnih za luke i raznih dionika iz pomorskog i lučkog sektora odvija se u okviru Europskog foruma luka, stručne skupine koju je osnovala Komisija.

Europski forum luka osnovan je kao stručna skupina Komisije u svibnju 2017. Njegova je misija razmjenjivati informacije i pružati savjete o pitanjima povezanima s lukama, a posebno savjetovati Komisiju o inicijativama za promicanje i potporu ujednačenoj provedbi Uredbe.

Europski forum luka sastoji se od tijela iz 27 država članica, drugih javnih subjekata (npr. država članica EGP-a) i 15 organizacija koje predstavljaju lučke profesije i industrije.

Europski forum luka sastao se deset puta od svojeg osnivanja i raspravljao o brojnim pitanjima od izravnog interesa za lučki sektor. Od svojeg osnutka posebno je raspravljao o određenim ključnim odredbama Uredbe, a ponajviše o odredbama koje se odnose na: (i) pristup tržištu lučkih usluga, (ii) transparentnost, (iii) pristojbe, (iv) savjetovanja, (v) mehanizam za rješavanje pritužbi i (vi) prijelazne odredbe.

U tom je kontekstu Komisija prikupila pitanja o pojedinim odredbama Uredbe i dala upute o tome kako najbolje odgovoriti na ta pitanja. Pitanja i odgovori dostupni su u prilogu zapisniku s trećeg sastanka Europskog foruma luka održanog 14. prosinca 2018.

Dodatne teme za raspravu u okviru Europskog foruma luka uključivale su: (i) zakonodavne ili političke inicijative koje je Komisija predložila od osnivanja stručne skupine, (ii) mogućnosti financiranja luka, (iii) studije koje u ime Komisije provode konzultanti, (iv) razmjene dobrih primjera iz prakse u lučkom sektoru, (v) povratne informacije podskupina Europskog foruma luka i (vi) opće povratne informacije dionika.

Kako bi prikupila podatke o provedbi Uredbe, Komisija je ugovorila usluge konzultanta za zadatak pod nazivom „Popratna studija za Izvješće o provedbi Uredbe (EU) 2017/352 o uspostavi okvira za pružanje lučkih usluga i zajedničkih pravila o financijskoj transparentnosti luka”[6].

---

[4] Europski forum luka (E03542), https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=hr&do=groupDetail.groupDetail&groupID=3542.

[5] Kako je propisano člankom 16. (Rješavanje pritužbi), člankom 17. (Nadležna tijela) i člankom 19. (Sankcije) Uredbe.

[6] Europska komisija: Glavna uprava za mobilnost i promet, *Popratna studija za Izvješće o provedbi Uredbe (EU) 2017/352 o uspostavi okvira za pružanje lučkih usluga i zajedničkih pravila o financijskoj transparentnosti luka*, Ured za publikacije Europske unije, 2026., ISBN: 978-92-68-36569-4, https://op.europa.eu/publication/manifestation_identifier/PUB_MI0126001ENN.

Svrha zadatka bila je izraditi pregled kojim bi se potkrijepilo ovo izvješće o provedbi uz pomoć: (i) ciljanih upitnika za države članice, upravljačka tijela luka, pružatelje lučkih usluga i brodarska društva i (ii) ciljanih razgovora s upravljačkim tijelima luka i pružateljima lučkih usluga. U studiji za utvrđivanje činjenica prikazan je pregled provedbe Uredbe.

Studija obuhvaća razdoblje od siječnja 2023. do travnja 2024. Izvorno je trebala trajati 12 mjeseci, ali je produljeno jer su pojedine države članice i dionici kasnili s odgovorima na upitnike.

U tom kontekstu tijela osam od 22 pomorske države članice, odnosno više od trećine, nisu odgovorila na upitnike unatoč nekoliko podsjetnika, uključujući i one koje je uputila Komisija. Izostanak odgovora zabilježen je i kod dionika. Upravljačka tijela luka iz deset država članica, odnosno gotovo polovina njih, uopće nisu odgovorila na upitnik, dok ih je šest odgovorilo samo djelomično. Odaziv pružatelja lučkih usluga bio je bolji. Od sedam država članica i dalje nije zaprimljen dovoljan broj odgovora, ali su predstavnici iz 15 država članica dostavili odgovore na sva pitanja.

Kako je istaknuto na kartama u popratnoj studiji, ukupna stopa odgovora nije bila ujednačena, pri čemu su neke države članice ili dionici dali samo djelomične odgovore ili uopće nisu dali odgovor, unatoč opetovanim zahtjevima konzultanta i Komisije za povratne informacije. Slijedom toga, reprezentativnost nalaza studije treba uzeti u obzir s oprezom.

2. PROVEDBA UREDBE PO POGLAVLJIMA

2.1. Poglavlje I.: Predmet, područje primjene i definicije

U poglavlju I. Uredbe, koje obuhvaća **članke 1. i 2.**, utvrđuje se opći okvir Uredbe.

Članak 1. Uredbe (predmet i područje primjene)

Po pitanju geografskog područja primjene, ova se Uredba primjenjuje na sve morske luke transeuropske prometne mreže navedene u Prilogu II. Uredbi (EU) br. 1315/2013 (sada zamijenjenoj Uredbom (EU) 2024/1679)[7].

Međutim, u skladu s člankom 1. stavkom 5. Uredbe države članice mogu odlučiti da neće primjenjivati ovu Uredbu na morske luke u sveobuhvatnoj mreži u najudaljenijim regijama. Portugal je dostavio takvu obavijest. Isto tako, državama članicama dopušteno je odlučiti o primjeni Uredbe na morske luke koje nisu dio transeuropske prometne mreže[8]. Uredba se stoga trenutačno primjenjuje na svih 97 luka osnovne mreže i 230 luka sveobuhvatne mreže.

Po pitanju **materijalnog područja primjene**, ova se Uredba potpuno primjenjuje na pružanje sljedećih kategorija lučkih usluga, bilo u području luke ili na vodnom putu za pristup luci: (i)

[7] Uredba (EU) 2024/1679 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. lipnja 2024. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže, izmjeni Uredbe (EU) 2021/1153 i Uredbe (EU) br. 913/2010 te stavljanju izvan snage Uredbe (EU) br. 1315/2013, SL L 2024/1679, 28.6.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.

[8] Do danas nijedna država članica nije dostavila takvu obavijest.

opskrba gorivom, (ii) vezivanje, (iii) sakupljanje brodskog otpada i ostataka tereta i (iv) tegljenje.

Članak 2. Uredbe (definicije)

Neke države članice i dionici postavili su pitanja o tumačenju nekoliko definicija iz članka 2. Komisija je podijelila pitanja i odgovore u okviru rada Europskog foruma luka, kako je prethodno navedeno.

2.2. Poglavlje II.: Pružanje lučkih usluga

Poglavlje II. Uredbe, koje obuhvaća **članke od 3. do 10.**, sadržava pravila koja se odnose na pružanje lučkih usluga, odnosno: (i) organizaciju lučkih usluga, (ii) minimalne zahtjeve za pružanje lučkih usluga, (iii) postupak za osiguravanje ispunjavanja minimalnih uvjeta, (iv) ograničenja broja pružatelja lučkih usluga, (v) obveze pružanja javne usluge, (vi) unutarnje operatere, (vii) zaštitu prava zaposlenika te (viii) izuzeća.

Članak 3. Uredbe (organizacija lučkih usluga)

U ovom se članku utvrđuju opća pravila organizacije lučkih usluga koja se razrađuju u sljedećim člancima. Ta pravila obuhvaćaju pitanja kao što su: (i) minimalni zahtjevi, (ii) ograničenja broja pružatelja usluga, (iii) obveze pružanja javne usluge i (iv) ograničenja povezana s unutarnjim operaterima.

U studiji je utvrđeno da su minimalni zahtjevi bili uvjet koji se najčešće primjenjivao na lučke usluge, a slijedila su ih ograničenja broja pružatelja i obveze pružanja javne usluge. Ograničenja povezana s unutarnjim operaterima primjenjivala su se rijetko ili nikako. Međutim, većina tih uvjeta već je bila na snazi prije primjene Uredbe. Uglavnom su ih primjenjivala upravljačka tijela luke jer ih većina država članica, s iznimkom njih dviju, uopće nije propisala.

Članak 4. Uredbe (minimalni zahtjevi za pružanje lučkih usluga)

U studiji je utvrđeno da su svi pružatelji lučkih usluga koji su sudjelovali u anketi naveli kako moraju ispuniti minimalne zahtjeve. Većina pružatelja usluga koji su sudjelovali u anketi navela je da se primjenom Uredbe ti zahtjevi nisu izmijenili. Uz neke iznimke, sva upravljačka tijela luka primjenjivala su minimalne zahtjeve za pružanje lučkih usluga.

Pozivajući se na članak 4. stavak 3. Uredbe, tri države članice – Francuska, Italija i Španjolska – obavijestile su Komisiju o svojoj odluci o uvođenju zahtjeva plovidbe pod nacionalnom zastavom za plovila koja se uglavnom upotrebljavaju za tegljenje u lukama koje se nalaze na njihovom državnom području (tj. plovila za tegljenje morala su biti registrirana pod zastavom zemlje u kojoj su pružala usluge). Nakon toga Komisija je zaprimila pritužbu na provedbu članka 4. stavka 3. Uredbe protiv jedne od tih država članica. Komisija je nakon toga pokrenula postupke zbog povrede protiv triju država članica u vezi s tim zahtjevom

plovidbe pod nacionalnom zastavom: INFR(2025)2080 – Francuska, INFR(2025)2081 – Italija i INFR(2025)4021 – Španjolska.

Članak 5. Uredbe (postupak za osiguravanje ispunjavanja minimalnih uvjeta)

U studiji je utvrđeno da je velika većina pružatelja lučkih usluga navela da je primila odgovor na svoj zahtjev za pružanje lučke usluge u manje od mjesec dana. U dva su slučaja pružatelji lučkih usluga naveli da je njihov zahtjev za pružanje lučke usluge odbijen na temelju minimalnih zahtjeva.

Članak 6. Uredbe (ograničenje broja pružatelja lučkih usluga)

Na temelju članka 6. stavka 1. Uredbe Portugal je odlučio[9] svojim lukama u sveobuhvatnoj mreži (koje ne ispunjavaju kriterije iz članka 20. stavka 2. točke (b) Uredbe (EU) br. 1315/2013[10]) dodijeliti ovlast za ograničavanje broja pružatelja usluga u odnosu na određenu lučku uslugu.

U studiji je utvrđeno da je otprilike polovina ispitanih upravljačkih tijela luka odlučila uvesti takva ograničenja, dok druga polovina nije uvela takve zahtjeve. Sva upravljačka tijela luka koja su navela da imaju ograničenja izjavila su da su ta ograničenja već postojala prije primjene Uredbe. Općenito, opskrba gorivom najmanje je ograničena lučka usluga, dok su peljarenje i tegljenje najviše ograničene usluge, među ostalim uvođenjem zahtjeva plovidbe pod nacionalnom zastavom za tegljače. Glavni razlozi koje su upravljačka tijela navela za uvođenje ograničenja odnose se na izvršavanje obveza pružanja javne usluge te na potrebu jamčenja sigurnih, zaštićenih ili okolišno održivih lučkih operacija. Pojedina upravljačka tijela luka sama pružaju određene lučke usluge ili to čine preko subjekta pod svojim nadzorom, dok su neka od njih odlučila ograničiti broj pružatelja na samo jednog.

Članak 7. Uredbe (obveze pružanja javne usluge)

U studiji je utvrđeno da su dvije države članice, Belgija i Portugal, upravljačkim tijelima luke dodijelile ovlast za propisivanje obveza pružanja javne usluge. Osim toga, jedna finska i jedna talijanska luka također nameću obveze pružanja javne usluge. U tom pogledu obveze pružanja javne usluge najčešće se odnose na peljarenje, tegljenje, vezivanje i sakupljanje otpada.

Članak 8. Uredbe (unutarnji operater)

U studiji je utvrđeno da su u jednoj državi članici (Danskoj) unutarnji operateri[11] relativno česti, dok ih za pojedine lučke usluge ima po nekoliko u određenim lukama u Belgiji, Hrvatskoj, Njemačkoj, Italiji, Latviji i Portugalu. Lučke usluge za koje je prijavljeno da ih pružaju unutarnji operateri obuhvaćaju sve lučke usluge na koje se primjenjuje Uredba, pri čemu se nijedna lučka usluga ne ističe po broju takvih slučajeva.

[9] Zakonski dekret br. 9/2022 od 11. siječnja 2022.
[10] Sad članak 25. stavak 4. točka (b) Uredbe (EU) 2024/1679.
[11] Upravljačko tijelo luke ili nadležno tijelo može odlučiti da će lučku uslugu pružati samostalno ili da putem zasebne pravne osobe nad kojom obavlja razinu nadzora sličnu onoj koju ima nad vlastitim odjelima.

Članak 9. Uredbe (zaštita prava zaposlenika)

U studiji je utvrđeno da je većina upravljačkih tijela luka već prije primjene Uredbe zahtijevala jamstvo odgovarajućih radnih uvjeta za osoblje, a četiri luke prenijele su prava i obveze pružatelja lučkih usluga na odlasku na novog pružatelja.

Članak 10. Uredbe (izuzeća)

Poglavlje II. (o pružanju lučkih usluga) i članak 21. (o prijelaznim mjerama) Uredbe ne primjenjuju se na rukovanje teretom, putničke usluge ili peljarenje. Međutim, u skladu s člankom 10. stavkom 2. Uredbe, države članice mogu odlučiti da se i poglavlje II. i članak 21. primjenjuju na peljarenje. Jedna država članica, Slovenija, iskoristila je tu mogućnost[12].

2.3. Poglavlje III.: Financijska transparentnost i autonomija

Poglavlje III. Uredbe, koje obuhvaća **članke od 11. do 13.**, sadržava pravila koja se odnose na: (i) transparentnost financijskih odnosa između javnih tijela i upravljačkog tijela luke, (ii) pristojbe za lučke usluge i (iii) pristojbe za korištenje lučkom infrastrukturom.

Treba napomenuti da, iako su člankom 10. stavkom 1. rukovanje teretom, putničke usluge i peljarenje isključeni iz područja primjene poglavlja II., sve tri navedene usluge obuhvaćene su odredbama poglavlja III.

Članak 11. Uredbe (transparentnost financijskih odnosa)

U studiji je utvrđeno da su od donošenja Uredbe jedno upravljačko tijelo luke i nekoliko pružatelja lučkih usluga prilagodili svoje računovodstvene sustave. Financijska transparentnost za upravljačka tijela luka i pružatelje lučkih usluga zajamčena je objavljivanjem godišnjih financijskih izvještaja te revizijama ili dostavljanjem podataka nadležnim državnim tijelima. Detaljnije informacije navedene su u popratnoj studiji o: (i) odvajanju javnih sredstava primljenih za pružanje lučkih usluga ili aktivnosti jaružanja od sredstava dodijeljenih za druge aktivnosti (članak 11. stavak 2. Uredbe), (ii) pritužbama (članak 11. stavak 5. Uredbe), (iii) novim javnim sredstvima (članak 11. stavak 6. Uredbe). (iv) naknadama za obveze pružanja javnih usluga (članak 11. stavak 7. Uredbe) i (iv) mogućnosti, koju nije iskoristila nijedna država članica, da se članak 11. stavak 2. ne primjenjuje na njihove luke sveobuhvatne mreže (članak 11. stavak 8. Uredbe). Studija je pokazala da su zahtjevi za odvojeno računovodstvo bili djelotvorni.

Članak 12. Uredbe (pristojbe za lučke usluge)

[12] Uradni list RS (Službeni list Republike Slovenije) br. 11/20.

U studiji je utvrđeno da je otprilike jedna trećina upravljačkih tijela luka koja su odgovorila na anketu navela da su pristojbe za lučke usluge uključene u druga plaćanja. Pružatelji lučkih usluga potvrdili su da pristojbe za lučke usluge općenito nisu obuhvaćene drugim plaćanjima jer klijenti plaćaju pristojbe za lučke usluge izravno pružatelju usluga. U razdoblju od siječnja 2023. do travnja 2024. podneseno je vrlo malo službenih pritužbi nadležnim tijelima u državama članicama u vezi s pristojbama za lučke usluge ili zahtjevima za pružanje informacija nadležnom tijelu.

Članak 13. Uredbe (pristojbe za korištenje lučkom infrastrukturom)

U studiji je utvrđeno da se za veliku većinu pružatelja lučkih usluga pristojbe za korištenje lučkom infrastrukturom mogu lako utvrditi. Od donošenja Uredbe pet upravljačkih tijela luka uvelo je izmjene pristojbi za korištenje lučkom infrastrukturom zbog razloga navedenih u članku 13. stavku 4. S druge strane, gotovo tri četvrtine ispitanih pružatelja lučkih usluga izjavilo je da su se pristojbe za korištenje lučkom infrastrukturom mijenjale u tom razdoblju i da su u gotovo svim slučajevima te promjene pravodobno priopćene. Osim toga, povratne informacije dionika obuhvaćenih savjetovanjem u tri su slučaja upućivale na to da pristojbe za korištenje lučkom infrastrukturom nisu bile usklađene s načelima transparentnosti utvrđenima u Uredbi. Pristojbe za korištenje lučkom infrastrukturom objavljuju se u gotovo svim slučajevima. Naposljetku, s obzirom na pritužbe povezane s pristojbama za korištenje lučkom infrastrukturom koje su zaprimila nacionalna tijela, četvrtina upravljačkih tijela luke izjavila je da je od njih zatraženo da dostave informacije nadležnom tijelu.

2.4. Poglavlje IV.: Opće i završne odredbe

Poglavlje IV. Uredbe, koje obuhvaća **članke od 14. do 22.**, sadržava pravila koja se odnose na: (i) osposobljavanje osoblja, (ii) savjetovanje s korisnicima luke i drugim dionicima, (iii) rješavanje pritužbi, (iv) nadležna tijela, (v) žalbe i (vi) sankcije.

Članak 14. Uredbe (osposobljavanje osoblja)

U studiji je utvrđeno da su od početka primjene Uredbe četiri pružatelja lučkih usluga morala promijeniti svoju praksu osposobljavanja osoblja.

Članak 15. Uredbe (savjetovanje s korisnicima luke i drugim dionicima)

U studiji je utvrđeno da su se gotovo sva upravljačka tijela luke savjetovala s korisnicima luke i dionicima i prije primjene Uredbe. Četiri danske luke izjavile su da ne provode savjetovanja s dionicima. Uz iznimku prostornog planiranja, broj savjetovanja povećao se od početka primjene Uredbe u gotovo svim kategorijama razloga za savjetovanje. To je povećanje bilo najistaknutije u mjerama za osiguravanje sigurnosti u lučkom području, uključujući, prema potrebi, zdravlje i sigurnost lučkih radnika. Studija je pokazala da je zahtjev za savjetovanje iz članka 15. Uredbe bio učinkovit.

Članak 16. Uredbe (rješavanje pritužbi)

U člancima 16., 17. i 19. od država članica zahtijeva se da obavijeste Komisiju o svojim nacionalnim postupcima i tijelima za rješavanje pritužbi (članak 16.), nadležnim tijelima (članak 17.) i sustavu sankcija (članak 19.).

Do 24. ožujka 2019. države članice morale su obavijestiti Komisiju o: (i) svom postupku za rješavanje pritužbi i (ii) svojim tijelima zaduženima za rješavanje pritužbi (članak 16. stavak 7. Uredbe).

Do 24. ožujka 2019. osam od tadašnje 23 pomorske države članice[13] u potpunosti je ispunilo svoje obveze obavješćivanja. Do listopada 2019. 14 pomorskih država članica u potpunosti je ispunilo svoje obveze obavješćivanja, a Komisija je preostalim pomorskim državama članicama uputila dopis u kojem ih podsjeća na njihove obveze obavješćivanja. Do lipnja 2020. ukupno 16 država članica u potpunosti je ispunilo svoje obveze obavješćivanja. Dotad su tri dodatne države članice samo djelomično ispunile svoje obveze obavješćivanja. Komisija je stoga pokrenula nekoliko postupaka zbog povrede, koji su nakon toga zaključeni nakon što su države članice ispunile svoje obveze obavješćivanja ili odgovorile na pritužbe o meritumu[14].

Na dan objave ovog izvješća sve pomorske države članice ispunile su svoje obveze obavješćivanja[15].

Prema informacijama dobivenima od država članica tijela za rješavanje pritužbi mogu se podijeliti u nekoliko kategorija: (i) regulatorna tijela nadležna za promet, (ii) pomorske uprave, (iii) tijela nadležna za tržišno natjecanje ili zaštitu potrošača ili tržišta, (iv) ministarstva nadležna za prometnu politiku i čak (v) tijela posebno osnovana za rješavanje pritužbi povezanih s lukama.

Nakon provjera sukladnosti zaprimljenih obavijesti Komisija je u srpnju 2023. pokrenula postupak zbog povrede INFR(2021)2041 protiv Njemačke zbog: (i) neutvrđivanja tijela za rješavanje pritužbi za luke u nekima od njezinih regija, (ii) neutvrđivanja s potrebnom razinom sigurnosti tijela za rješavanje pritužbi za luke u drugim njemačkim regijama i (iii) činjenice da imenovana tijela za rješavanje pritužbi nisu bila u skladu sa zahtjevima iz članka 16. stavka 2. Uredbe. Nakon što je Njemačka odgovorila na pritužbe, postupak zbog povrede zaključen je u svibnju 2025.

U studiji je utvrđeno da su protiv šest upravljačkih tijela luke podnesene pritužbe. Lučke usluge također su bile predmet pritužbi, među ostalim posebno brodovlasnika. Treba

[13] Tj. države članice s najmanje jednom morskom lukom.

[14] Komisija je u srpnju 2020. pokrenula postupke zbog povrede protiv četiri države članice koje dotad nisu ispunile nijednu od svojih obveza obavješćivanja: INFR(2020)2210 – Belgija, INFR(2020)2211 – Cipar, INFR(2020)2212 – Nizozemska i INFR(2020)2213 – Portugal. Do prosinca 2022. sve četiri države članice ispunile su sve svoje obveze obavješćivanja, a do travnja 2023. zaključeni su odgovarajući postupci zbog povrede.
Komisija je u lipnju 2021. pokrenula postupke zbog povrede protiv tri države članice koje su dotad samo djelomično ispunile svoje obveze obavješćivanja: INFR(2021)2042 – Hrvatska, INFR(2021)2043 – Italija i INFR(2021)2044 – Slovenija. Do studenog 2021. dvije od tih država članica ispunile su sve svoje obveze obavješćivanja, a do svibnja 2022. zaključeni su odgovarajući postupci zbog povrede. Posljednji preostali postupak zbog povrede zaključen je u prosincu 2025.

[15] Na sljedećoj internetskoj stranici nalazi se pregled obavijesti: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/ports/port-services-regulation_en.

napomenuti da su, prema povratnim informacijama koje su države članice dostavile u okviru popratne studije, samo tri države članice – Danska, Irska i Švedska – obavijestile Komisiju o pritužbama koje su primile. U većini država članica obrazac za podnošenje pritužbi dostupan je na nacionalnom i na engleskom jeziku. Kad je riječ o razmjeni informacija o primjeni članka 16. (koji obuhvaća rješavanje pritužbi), u popratnoj studiji spominje se takva suradnja između Danske i Švedske te između Poljske i Slovenije. Komisija potiče takvu suradnju u skladu s člankom 16. stavkom 8. Uredbe. U skladu s člankom 16. stavkom 7. Komisija je objavila informacije koje je primila od država članica o njihovim tijelima za rješavanje pritužbi[16].

Članak 17. Uredbe (nadležna tijela)

Uredbom se od država članica zahtijevalo i da osiguraju da korisnici luka i drugi relevantni dionici budu obaviješteni o nadležnim tijelima iz: (i) članka 11. stavka 5. (u kontekstu pritužbi o transparentnosti financijskih odnosa), (ii) članka 12. stavka 3. (u kontekstu pritužbi na pristojbe za lučke usluge) i članka 13. stavka 6. (u kontekstu pritužbi o pristojbama za korištenje lučkom infrastrukturom) te da obavijeste Komisiju o tim tijelima. Komisija je objavila te informacije[17].

Prema informacijama dobivenima od država članica, vrste nadležnih tijela uključuju: (i) regulatorna tijela nadležna za promet, (ii) pomorske uprave, (iii) ministarstva nadležna za promet ili lučku politiku, ili prema potrebi (iv) druga ministarstva, tijela nadležna za tržišno natjecanje ili tijela za rješavanje pritužbi specifična za luke.

Članak 18. Uredbe (žalbe)

U okviru studije nisu se mogle prikupiti informacije o žalbama na odluke ili na pojedinačne mjere koje je na temelju Uredbe poduzelo upravljačko tijelo luke, nadležno tijelo ili bilo koje drugo odgovarajuće nacionalno tijelo.

Članak 19. Uredbe (sankcije)

U skladu s Uredbom od država članica zahtijevalo se da: (i) utvrde pravila o učinkovitim, proporcionalnim i odvraćajućim sankcijama koje se primjenjuju na kršenja Uredbe i (ii) poduzmu sve potrebne mjere kako bi se zajamčila provedba tih pravila. Države članice bile su dužne obavijestiti Komisiju i o tim mjerama. Međutim, za razliku od pravila o rješavanju pritužbi i obavješćivanju Komisije o nadležnim tijelima, Komisija ne mora objaviti informacije o sankcijama. U popratnoj studiji nisu otkrivene nikakve dodatne informacije.

Članak 20. Uredbe (Izvješće – Napredak ostvaren u okviru Sektorskog odbora EU-a za socijalni dijalog u sektoru luka)

[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.

Osim podnošenja ovog izvješća Europskom parlamentu i Vijeću o funkcioniranju i učinku Uredbe, u članku 20. Uredbe zahtijeva se da se u ovom izvješću uzme u obzir svaki napredak postignut u okviru Sektorskog odbora EU-a za socijalni dijalog u sektoru luka. Od stupanja na snagu Uredbe održana su 22 sastanka Sektorskog odbora za socijalni dijalog u sektoru luka. Veliko postignuće socijalnih partnera koji se sastaju u tom odboru jest dogovor postignut 2023. o osposobljavanju lučkih radnika u vezi s fumigiranim kontejnerima. Sektorski odbor EU-a za socijalni dijalog u sektoru luka raspravljao je i o: (i) utjecaju tehnoloških promjena na sektor, (ii) učinku politike tržišnog natjecanja EU-a, uključujući Uredbu o skupnom izuzeću konzorcija, na taj sektor, (iii) smjernicama za sprečavanje nesreća u lukama, (iv) sigurnosti na plovilu, (v) vještinama i osposobljavanju, (vi) ženama i mladima u sektoru luka, (vii) zahtjevima EU-a za siguran ukrcaj i iskrcaj brodova za rasuti teret, (viii) pomorskoj sigurnosti, (ix) učinku proširenja sustava trgovanja emisijama na sektor pomorskog prometa i (x) europskoj strategiji za luke.

Uoči sastanka Sektorskog odbora EU-a za socijalni dijalog za luke 5. veljače 2026. tri organizacije na razini EU-a koje predstavljaju lučke radnike izrazile su stajalište da je socijalni dijalog na razini EU-a doveo do ograničenih konkretnih ishoda te su obavijestile Komisiju i druge priznate socijalne partnere o svojoj odluci o povlačenju iz Odbora. Komisija je primila na znanje odluku i pritom ostala predana socijalnom dijalogu i savjetovanju sa socijalnim partnerima kako bi se osiguralo sudjelovanje svih dionika u razvoju politika.

Članak 21. Uredbe (prijelazne mjere)

Ovaj članak sadržava pravila o **prijelaznim mjerama** u kojima se navodi sljedeće:

- Uredba se ne primjenjuje na ugovore o pružanju lučkih usluga sklopljene prije 15. veljače 2017. koji su vremenski ograničeni,
- ugovori o pružanju lučkih usluga sklopljeni prije 15. veljače 2017. koji nisu vremenski ograničeni ili imaju slične učinke moraju se izmijeniti kako bi se uskladili s Uredbom do 1. srpnja 2025.

U studiji je utvrđeno da je sedam lučkih uprava izjavilo da nemaju ugovore o pružanju lučkih usluga sklopljene prije 15. veljače 2017. koji su bili vremenski ograničeni ili su bili na snazi u trenutku stupanja na snagu Uredbe. S druge strane, druga upravljačka tijela luka izjavila su da imaju takve ugovore za određene vrste lučkih usluga. Petina pružatelja lučkih usluga koji su odgovorili na anketu izjavila je da imaju ugovor koji je sklopljen prije stupanja na snagu Uredbe i koji je vremenski ograničen. Nijedno upravljačko tijelo nije sklopilo ugovore o pružanju lučkih usluga prije 15. veljače 2017. koji nisu bili vremenski ograničeni. Međutim, nekoliko pružatelja lučkih usluga imalo je takve ugovore, uglavnom s razdobljem odgode kako bi se uskladili s Uredbom. Studija za utvrđivanje činjenica pokazala je da je jedna država članica imala takve ugovore za sva društva za peljarenje koja posluju u toj državi članici. Napominje se da su se u skladu s člankom 21. stavkom 2. Uredbe ugovori o pružanju lučkih usluga sklopljeni prije 15. veljače 2017. koji nisu vremenski ograničeni ili imaju slične učinke trebali izmijeniti kako bi se uskladili s Uredbom do 1. srpnja 2025.

Članak 22. Uredbe (stupanje na snagu)

Naposljetku, taj članak sadržava dvogodišnju **odgodu datuma početka primjene** Uredbe od datuma njezina stupanja na snagu, što znači da se počela primjenjivati tek 24. ožujka 2019.

3. IZMJENE UREDBE I NJIHOVA PROVEDBA

Od njezina donošenja 14. veljače 2017. Uredba je izmijenjena jednom primjenjivom izmjenom, odnosno Uredbom (EU) 2020/697 Europskog parlamenta i Vijeća[18], kojom je upravljačkim tijelima ili nadležnim tijelima omogućeno da do listopada 2020. pruže fleksibilnost u naplati pristojbi za korištenje lučkom infrastrukturom zbog izbijanja bolesti COVID-19.

U skladu s člankom 1. Uredbe (EU) 2020/697, upravljačko tijelo luke ili nadležno tijelo može donijeti odluku o oslobođenju od plaćanja pristojbi za upotrebu lučke infrastrukture za razdoblje od 1. ožujka 2020. do 31. listopada 2020., odnosno odluku o suspenziji, smanjenju ili odgodi njihova plaćanja.

Prema podacima prikupljenima u okviru popratne studije, pet država članica za sve luke u svojoj zemlji, šest upravljačkih tijela luke i jedno nadležno tijelo iskoristili su prethodno navedene mogućnosti odobrene člankom 1. Uredbe (EU) 2020/697. Pojedinosti o provedenim mjerama navedene su u popratnoj studiji.

4. ZAKLJUČAK

Uredba se od donošenja prije devet godina postupno provodi uz određena kašnjenja.

Prije početka primjene Uredbe države članice i dionici utvrdili su da je potrebno savjetovati se s Komisijom o nizu odredaba kako bi se pojasnilo njihovo značenje. Komisija je te smjernice pružila 2018. kako bi pomogla u pravilnoj provedbi Uredbe. Zbog nepravilne primjene Uredbe podnesen je tek ograničen broj pritužbi i pokrenut mali broj postupaka zbog povrede.

S obzirom na provedbu, mjere Komisije bile su usredotočene na obveze obavješćivanja država članica. To je uključivalo, prema potrebi, pokretanje niza postupaka zbog povrede koji su svi proizveli željeni učinak osiguravanja usklađenosti s obvezama obavješćivanja država članica.

Uredbom (EU) 2020/697 upravljačkom tijelu luke ili nadležnom tijelu dana je mogućnost donošenja odluke o oslobođenju od plaćanja pristojbi za korištenje lučkom infrastrukturom za razdoblje od 1. ožujka 2020. do 31. listopada 2020., odnosno odluke o suspenziji, smanjenju ili odgodi njihova plaćanja, u kontekstu pandemije bolesti COVID-19. Europske luke gotovo uopće nisu iskoristile tu privremenu mogućnost i nije se smatralo potrebnim produljiti mjeru.

[18] Uredba (EU) 2020/697 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. svibnja 2020. o izmjeni Uredbe (EU) 2017/352 kako bi se upravljačkom tijelu luke ili nadležnom tijelu omogućilo da pruži fleksibilnost u pogledu naplate pristojbi za korištenje lučkom infrastrukturom u kontekstu izbijanja bolesti COVID-19, SL L 165, 27.5.2020., str. 7., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/697/oj.

Komisija općenito smatra da je provedba okvira EU-a za pružanje lučkih usluga i zajedničkih pravila o financijskoj transparentnosti luka u skladu s ciljevima utvrđenima u Uredbi i zadovoljavajuća.

Komisija će ipak i dalje surađivati s državama članicama i dionicima na praćenju njezine pravilne primjene u 327 luka transeuropske prometne mreže.