ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 8.10.2026
COM(2026) 535 final

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Έκθεση σχετικά με τη λειτουργία και τον αντίκτυπο του κανονισμού για τις λιμενικές υπηρεσίες

EL

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Έκθεση σχετικά με τη λειτουργία και τον αντίκτυπο του κανονισμού για τις λιμενικές υπηρεσίες

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Περισσότεροι από 1 000 εμπορικοί θαλάσσιοι λιμένες λειτουργούν κατά μήκος 60 000 χιλιομέτρων ακτογραμμής στην Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ). Αυτό καθιστά την ΕΕ μία από τις περιοχές του κόσμου με τους περισσότερους λιμένες. 327[1] από αυτούς τους λιμένες αποτελούν μέρος του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών — εκ των οποίων 97 ανήκουν στο «κεντρικό» δίκτυο και 230 στο «ολοκληρωμένο» δίκτυο.

Υπάρχουν τρεις κύριοι στόχοι του κανονισμού (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (στο εξής: κανονισμός)[2]. Ο πρώτος στόχος είναι να εξασφαλιστεί ένα πλαίσιο για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών. Ο δεύτερος στόχος είναι να εξασφαλιστεί η ύπαρξη κατάλληλου πλαισίου για την προσέλκυση των απαραίτητων επενδύσεων σε όλους τους θαλάσσιους λιμένες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Ο τρίτος στόχος είναι να εξασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού σε ευρωπαϊκό επίπεδο εντός και μεταξύ των λιμένων σε ολόκληρη την Ευρώπη.

Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 10, ο κανονισμός δεν επιβάλλει κάποιο ειδικό μοντέλο για τη διαχείριση των θαλάσσιων λιμένων και δεν επηρεάζει με κανέναν τρόπο την αρμοδιότητα των κρατών μελών να παρέχουν, σύμφωνα με τη νομοθεσία της ΕΕ, μη οικονομικές υπηρεσίες γενικού συμφέροντος. Βάσει του κανονισμού, μπορούν να υπάρξουν διάφορα μοντέλα διαχείρισης των λιμένων, με την προϋπόθεση της τήρησης του πλαισίου για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και των κοινών κανόνων περί χρηματοοικονομικής διαφάνειας που ορίζονται στον εν λόγω κανονισμό.

Σύμφωνα με το άρθρο 20 του κανονισμού, η Επιτροπή ήταν υποχρεωμένη να υποβάλει την παρούσα έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο το αργότερο έως τις 24 Μαρτίου 2023. Η παρούσα έκθεση κατέστη δυνατό να υποβληθεί μόλις τώρα, το 2026, για δύο λόγους: i) καθυστερήσεις που σημειώθηκαν από την πλευρά των κρατών μελών όσον

[1] 283 θαλάσσιοι λιμένες και 44 μεικτοί θαλάσσιοι λιμένες και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

[2] Κανονισμός (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Φεβρουαρίου 2017, για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων (ΕΕ L 57 της 3.3.2017, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/352/oj).

αφορά την παροχή των πληροφοριών που τους ζητήθηκαν· και ii) αργοί ρυθμοί απάντησης των ενδιαφερόμενων φορέων σε ερωτηματολόγιο[3].

Η παρούσα έκθεση εφιστά την προσοχή στον αντίκτυπο της εφαρμογής του κανονισμού. Προορίζεται να αποτυπώσει μια συνοπτική εικόνα της τρέχουσας εφαρμογής του κανονισμού και της λειτουργίας του, ενώ επίσης λαμβάνει υπόψη οποιαδήποτε πρόοδο έχει επιτευχθεί στο πλαίσιο της τομεακής επιτροπής κοινωνικού διαλόγου της ΕΕ στον τομέα των λιμένων, όπως απαιτείται από το άρθρο 20 του κανονισμού. Η παρούσα έκθεση δεν αποτελεί αξιολόγηση του κανονισμού.

Η παρούσα έκθεση βασίζεται:

– σε κοινοποιήσεις από τα κράτη μέλη κατ' εφαρμογή του κανονισμού·

– στα πορίσματα υποστηρικτικής μελέτης (που δημοσιεύεται μαζί με την παρούσα έκθεση) η οποία ανατέθηκε από την Επιτροπή για τη συλλογή δεδομένων και τη διαβούλευση με τα κράτη μέλη και τους σχετικούς ενδιαφερόμενους φορείς μέσω ερωτηματολογίων και στοχευμένων συνεντεύξεων·

– σε ανταλλαγές απόψεων με τα κράτη μέλη και τους ενδιαφερόμενους φορείς του ναυτιλιακού κλάδου στο πλαίσιο της ομάδας εμπειρογνωμόνων της Επιτροπής «Ευρωπαϊκό Φόρουμ Λιμένων»[4]·

– σε ανταλλαγές πληροφοριών με τις αρχές των κρατών μελών που είναι αρμόδιες για τους θαλάσσιους λιμένες στο πλαίσιο της εκπλήρωσης των υποχρεώσεών τους για ενημέρωση της Επιτροπής[5].

Ο διάλογος μεταξύ της Επιτροπής, των εθνικών αρχών που είναι αρμόδιες για τους λιμένες και των διαφόρων ενδιαφερόμενων φορέων από τους τομείς της ναυτιλίας και των λιμένων πραγματοποιείται στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Φόρουμ Λιμένων (EPF), το οποίο είναι ομάδα εμπειρογνωμόνων που συστάθηκε από την Επιτροπή.

Το EPF συστάθηκε ως ομάδα εμπειρογνωμόνων της Επιτροπής τον Μάιο του 2017. Αποστολή του είναι η ανταλλαγή πληροφοριών και η παροχή συμβουλών σε θέματα σχετικά με τους λιμένες και, ειδικότερα, η παροχή συμβουλών στην Επιτροπή σχετικά με πρωτοβουλίες για την προώθηση και τη στήριξη της ομοιόμορφης εφαρμογής του κανονισμού.

Το EPF αποτελείται από αρχές 27 κρατών μελών, άλλους δημόσιους φορείς (π.χ. κράτη μέλη του ΕΟΧ) και 15 οργανώσεις που εκπροσωπούν τα επαγγέλματα και τους κλάδους του τομέα των λιμένων.

[3] Στο πλαίσιο υποστηρικτικής μελέτης που ανατέθηκε από την Επιτροπή για τη συλλογή δεδομένων και τη διαβούλευση με τα κράτη μέλη και τους σχετικούς ενδιαφερόμενους φορείς. Η υποστηρικτική μελέτη επισυνάπτεται στην παρούσα έκθεση.

[4] Ευρωπαϊκό Φόρουμ Λιμένων (E03542), https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=el&do=groupDetail.groupDetail&groupID=3542.

[5] Όπως απαιτείται από τα άρθρα 16 (Διεκπεραίωση καταγγελιών), 17 (Σχετικές αρχές) και 19 (Ποινές) του κανονισμού.

Το EPF έχει συνεδριάσει 10 φορές από τη σύστασή του και έχει συζητήσει ευρύ φάσμα ζητημάτων άμεσου ενδιαφέροντος για τον τομέα των λιμένων. Από την έναρξη λειτουργίας του, έχει συζητήσει ειδικότερα ορισμένες βασικές διατάξεις του κανονισμού και, κυρίως, τις διατάξεις σχετικά με: i) την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών· ii) τη διαφάνεια· iii) τα τέλη· iv) τις διαβουλεύσεις· v) τους μηχανισμούς διεκπεραίωσης καταγγελιών· και vi) τις μεταβατικές διατάξεις.

Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή συγκέντρωσε ερωτήσεις σχετικά με ορισμένες διατάξεις του κανονισμού και παρείχε υποδείξεις σχετικά με τον βέλτιστο τρόπο αντιμετώπισης των εν λόγω ερωτήσεων. Οι ερωτήσεις που ελήφθησαν και οι απαντήσεις που δόθηκαν είναι διαθέσιμες στο παράρτημα των πρακτικών της τρίτης συνεδρίασης του EPF που πραγματοποιήθηκε στις 14 Δεκεμβρίου 2018.

Άλλα θέματα που έχουν συζητηθεί από το EPF περιλαμβάνουν: i) νομοθετικές πρωτοβουλίες ή πρωτοβουλίες πολιτικής που έχουν προταθεί από την Επιτροπή από την έναρξη λειτουργίας της ομάδας εμπειρογνωμόνων· ii) ευκαιρίες χρηματοδότησης για τους λιμένες· iii) μελέτες που εκπονούνται από συμβούλους για λογαριασμό της Επιτροπής· iv) ανταλλαγές παραδειγμάτων ορθής πρακτικής στον τομέα των λιμένων· v) υποβολή παρατηρήσεων από υποομάδες του EPF· και vi) υποβολή γενικών παρατηρήσεων από ενδιαφερόμενους φορείς.

Προκειμένου να συγκεντρώσει δεδομένα σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού, η Επιτροπή χρησιμοποίησε τις υπηρεσίες συμβούλου για μια ανάθεση με τίτλο «Support Study for The Report on The Implementation of The Regulation Establishing a Framework for The Provision of Port Services and Common Rules on The Financial Transparency of Ports (EU) 2017/352» [Υποστηρικτική μελέτη για την έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2017/352 για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων][6].

Σκοπός της ανάθεσης ήταν η διαμόρφωση επισκόπησης για την υποστήριξη της παρούσας έκθεσης εφαρμογής μέσω αμφοτέρων των ακόλουθων στοιχείων: i) στοχευμένων ερωτηματολογίων για τα κράτη μέλη, τους διαχειριστικούς φορείς λιμένων, τους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών και τις ναυτιλιακές εταιρείες· και ii) στοχευμένων συνεντεύξεων διαχειριστικών φορέων λιμένων και παρόχων λιμενικών υπηρεσιών. Η διερευνητική μελέτη αποτυπώνει μια συνοπτική εικόνα της εφαρμογής του κανονισμού.

Η μελέτη καλύπτει την περίοδο μεταξύ Ιανουαρίου 2023 και Απριλίου 2024. Η αρχική της διάρκεια ήταν 12 μήνες, αλλά παρατάθηκε λόγω του αργού ρυθμού απάντησης στα ερωτηματολόγια από ορισμένα κράτη μέλη και ενδιαφερόμενους φορείς.

Στο πλαίσιο αυτό, οι αρχές 8 από τα 22 ναυτιλιακά κράτη μέλη —πάνω από το ένα τρίτο— δεν απάντησαν στα ερωτηματολόγια, παρά τις επανειλημμένες υπενθυμίσεις, μεταξύ άλλων από την Επιτροπή. Η ίδια έλλειψη ανταπόκρισης αποτέλεσε πρόβλημα όσον αφορά τους

[6] Ευρωπαϊκή Επιτροπή: Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών, *Support study for the Report on the implementation of the Regulation establishing a framework for the provision of port services and common rules on the financial transparency of ports (EU) 2017/352* [Υποστηρικτική μελέτη για την έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2017/352 για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων], Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2026, ISBN: 978-92-68-36569-4, https://op.europa.eu/publication/manifestation_identifier/PUB_MI0126001ENN.

ενδιαφερόμενους φορείς. Οι διαχειριστικοί φορείς λιμένων από 10 κράτη μέλη —δηλαδή σχεδόν τα μισά από αυτά— δεν απάντησαν καθόλου στο ερωτηματολόγιο και άλλοι 6 απάντησαν μόνον εν μέρει. Η εικόνα ήταν πιο ενθαρρυντική όσον αφορά τους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών. Υπήρξαν επίσης ανεπαρκείς απαντήσεις από 7 κράτη μέλη, αλλά ελήφθησαν και ολοκληρωμένα σύνολα απαντήσεων από τους εκπροσώπους 15 κρατών μελών.

Όπως επισημαίνεται στους χάρτες που περιλαμβάνονται στην υποστηρικτική μελέτη, το συνολικό ποσοστό απάντησης δεν ήταν ισορροπημένο, καθώς ορισμένα κράτη μέλη ή ενδιαφερόμενοι φορείς παρείχαν μόνο μερικές απαντήσεις ή δεν παρείχαν καμία απολύτως απάντηση, παρά τα επανειλημμένα αιτήματα για υποβολή παρατηρήσεων τόσο από τον σύμβουλο όσο και από την Επιτροπή. Κατά συνέπεια, η αντιπροσωπευτικότητα των πορισμάτων της μελέτης πρέπει να λαμβάνεται υπόψη με προσοχή.

2. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΑΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

2.1. Κεφάλαιο Ι: Αντικείμενο, πεδίο εφαρμογής και ορισμοί

Το κεφάλαιο Ι του κανονισμού, το οποίο περιλαμβάνει τα **άρθρα 1 και 2**, καθορίζει το γενικό πλαίσιο του κανονισμού.

Άρθρο 1 του κανονισμού (αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής)

Όσον αφορά το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής, ο κανονισμός εφαρμόζεται σε όλους τους θαλάσσιους λιμένες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 [ο οποίος έχει πλέον αντικατασταθεί από τον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1679][7].

Ωστόσο, σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 5 του κανονισμού, τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίσουν τη μη εφαρμογή του κανονισμού στους θαλάσσιους λιμένες του «ολοκληρωμένου» δικτύου που βρίσκονται στις εξόχως απόκεντρες περιοχές. Η Πορτογαλία προέβη σε τέτοια κοινοποίηση. Ομοίως, επιτρέπεται στα κράτη μέλη να αποφασίσουν να εφαρμόσουν τον κανονισμό σε θαλάσσιους λιμένες που δεν ανήκουν στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών[8]. Ως εκ τούτου, ο κανονισμός εφαρμόζεται επί του παρόντος και στους 97 λιμένες του κεντρικού δικτύου και στους 230 λιμένες του «ολοκληρωμένου» δικτύου.

Όσον αφορά το **ουσιαστικό πεδίο εφαρμογής** του, ο κανονισμός εφαρμόζεται πλήρως στην παροχή των ακόλουθων κατηγοριών λιμενικών υπηρεσιών, είτε εντός της ζώνης του λιμένα είτε στην πλωτή οδό πρόσβασης προς τον λιμένα: i) εφοδιασμός με καύσιμο· ii) πρόσδεση· iii) συλλογή των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου· και iv) ρυμούλκηση.

[7] Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2024, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) 2021/1153 και (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 (ΕΕ L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

[8] Μέχρι σήμερα, κανένα κράτος μέλος δεν έχει προβεί σε τέτοια κοινοποίηση.

Άρθρο 2 του κανονισμού (ορισμοί)

Ορισμένα κράτη μέλη και ενδιαφερόμενοι φορείς υπέβαλαν ερωτήσεις σχετικά με την ερμηνεία αρκετών από τους ορισμούς που παρατίθενται στο άρθρο 2. Οι ερωτήσεις και οι απαντήσεις κοινοποιήθηκαν από την Επιτροπή στο πλαίσιο των εργασιών του EPF, όπως αναφέρεται ανωτέρω.

2.2. Κεφάλαιο ΙΙ: Παροχή λιμενικών υπηρεσιών

Το κεφάλαιο ΙΙ του κανονισμού, το οποίο περιλαμβάνει τα **άρθρα 3 έως 10**, περιέχει κανόνες που αφορούν την παροχή λιμενικών υπηρεσιών, και συγκεκριμένα: i) την οργάνωση των λιμενικών υπηρεσιών· ii) τις ελάχιστες απαιτήσεις για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών· iii) τις διαδικασίες διασφάλισης της συμμόρφωσης με τις ελάχιστες απαιτήσεις· iv) τους περιορισμούς στον αριθμό των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών· v) τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας· vi) τους εσωτερικούς φορείς· vii) τη διαφύλαξη των δικαιωμάτων των εργαζομένων· και viii) τις εξαιρέσεις.

Άρθρο 3 του κανονισμού (οργάνωση λιμενικών υπηρεσιών)

Το άρθρο αυτό περιγράφει γενικά τους κανόνες που αφορούν την οργάνωση των λιμενικών υπηρεσιών, όπως αναπτύσσονται σε επόμενα άρθρα. Οι κανόνες αυτοί καλύπτουν ζητήματα όπως: i) οι ελάχιστες απαιτήσεις· ii) οι περιορισμοί στον αριθμό των παρόχων· iii) οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας· και iv) οι περιορισμοί σχετικά με τους εσωτερικούς φορείς.

Στη μελέτη διαπιστώνεται ότι οι ελάχιστες απαιτήσεις ήταν η προϋπόθεση που εφαρμόζεται συχνότερα στις λιμενικές υπηρεσίες, ακολουθούμενη από τους περιορισμούς στον αριθμό των παρόχων και τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Οι περιορισμοί σχετικά με τους εσωτερικούς φορείς εφαρμόστηκαν μόνον οριακά, ή και καθόλου. Ωστόσο, οι περισσότερες από τις προϋποθέσεις αυτές ίσχυαν ήδη πριν από την εφαρμογή του κανονισμού. Οι προϋποθέσεις αυτές εφαρμόστηκαν κυρίως από τους διαχειριστικούς φορείς του λιμένα, καθώς τα περισσότερα κράτη μέλη, με δύο εξαιρέσεις, δεν επέβαλαν καμία από αυτές τις προϋποθέσεις.

Άρθρο 4 του κανονισμού (ελάχιστες απαιτήσεις για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών)

Στη μελέτη διαπιστώνεται ότι όλοι οι πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών που απάντησαν στην έρευνα δήλωσαν ότι οφείλουν να συμμορφώνονται με τις ελάχιστες απαιτήσεις. Οι περισσότεροι από τους παρόχους που απάντησαν στην έρευνα δήλωσαν ότι η εφαρμογή του κανονισμού δεν επέφερε αλλαγές στις εν λόγω απαιτήσεις. Με ορισμένες εξαιρέσεις, όλοι οι διαχειριστικοί φορείς λιμένων εφάρμοσαν ελάχιστες απαιτήσεις για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών.

Επικαλούμενα το άρθρο 4 παράγραφος 3 του κανονισμού, τρία κράτη μέλη —η Γαλλία, η Ιταλία και η Ισπανία— ενημέρωσαν την Επιτροπή για την απόφασή τους να επιβάλουν

απαίτηση «εθνικής σημαίας» για τα πλοία που χρησιμοποιούνται κυρίως για εργασίες ρυμούλκησης σε λιμένες που βρίσκονται στην επικράτειά τους (δηλαδή τα ρυμουλκά σκάφη έπρεπε να είναι νηολογημένα υπό τη σημαία της χώρας στην οποία παρείχαν υπηρεσίες). Μετέπειτα, η Επιτροπή έλαβε καταγγελία σε βάρος ενός από τα εν λόγω κράτη μέλη σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 4 παράγραφος 3 του κανονισμού. Στη συνέχεια, η Επιτροπή κίνησε διαδικασία επί παραβάσει κατά των τριών κρατών μελών σχετικά με την εν λόγω απαίτηση «εθνικής σημαίας»: INFR(2025)2080 — Γαλλία, INFR(2025)2081 — Ιταλία και INFR(2025)4021 — Ισπανία.

Άρθρο 5 του κανονισμού (διαδικασία διασφάλισης της συμμόρφωσης με τις ελάχιστες απαιτήσεις)

Στη μελέτη διαπιστώνεται ότι η συντριπτική πλειονότητα των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών απάντησαν ότι είχαν λάβει απάντηση στην αίτησή τους για παροχή της λιμενικής υπηρεσίας σε λιγότερο από έναν μήνα. Σε δύο περιπτώσεις, οι πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών ανέφεραν άρνηση αποδοχής της αίτησής τους για παροχή της λιμενικής υπηρεσίας με βάση τις ελάχιστες απαιτήσεις.

Άρθρο 6 του κανονισμού (περιορισμοί στον αριθμό των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών)

Κάνοντας χρήση του άρθρου 6 παράγραφος 1 του κανονισμού, η Πορτογαλία αποφάσισε[9] να χορηγήσει στους λιμένες της που ανήκουν στο «ολοκληρωμένο» δίκτυο [οι οποίοι δεν πληρούν τα κριτήρια του άρθρου 20 παράγραφος 2 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013[10]] την εξουσία να περιορίζουν τον αριθμό των παρόχων υπηρεσιών σε σχέση με μια δεδομένη λιμενική υπηρεσία.

Στη μελέτη διαπιστώθηκε ότι περίπου οι μισοί από τους διαχειριστικούς φορείς λιμένων που απάντησαν αποφάσισαν να επιβάλουν τέτοιους περιορισμούς και περίπου οι μισοί δεν επέβαλαν τέτοιες απαιτήσεις. Όλοι οι διαχειριστικοί φορείς λιμένων που δήλωσαν ότι εφαρμόζουν περιορισμούς ανέφεραν ότι οι περιορισμοί αυτοί ίσχυαν ήδη πριν από την εφαρμογή του κανονισμού. Γενικά, ο εφοδιασμός με καύσιμο είναι η λιγότερο περιορισμένη λιμενική υπηρεσία, ενώ οι υπηρεσίες που είναι πιο περιορισμένες είναι η πλοήγηση και η ρυμούλκηση, μεταξύ άλλων μέσω της επιβολής απαίτησης «εθνικής σημαίας» για τα ρυμουλκά. Οι κύριοι λόγοι τους οποίους επικαλούνται οι διαχειριστικοί φορείς για την επιβολή περιορισμών αφορούν την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και την ανάγκη διασφάλισης ασφαλών, προστατευμένων ή περιβαλλοντικά βιώσιμων λιμενικών εργασιών. Ορισμένοι διαχειριστικοί φορείς λιμένων παρέχουν ορισμένες από τις λιμενικές υπηρεσίες οι ίδιοι ή μέσω οντότητας που τελεί υπό τον έλεγχό τους, ενώ ορισμένοι διαχειριστικοί φορείς λιμένων αποφάσισαν να περιορίσουν τον αριθμό των παρόχων σε έναν.

Άρθρο 7 του κανονισμού (υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας)

Στη μελέτη διαπιστώνεται ότι δύο κράτη μέλη —το Βέλγιο και η Πορτογαλία— έχουν αναθέσει το δικαίωμα επιβολής υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στους

[9] Νομοθετικό διάταγμα αριθ. 9/2022 της 11ης Ιανουαρίου 2022.
[10] Νυν άρθρο 25 παράγραφος 4 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679.

διαχειριστικούς φορείς του λιμένα. Επιπλέον, ένας φινλανδικός και ένας ιταλικός λιμένας επιβάλλουν επίσης υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Στο πλαίσιο αυτό, η πλοήγηση, η ρυμούλκηση, η πρόσδεση και η συλλογή αποβλήτων είναι εκείνες στις οποίες επιβάλλονται περισσότερες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Άρθρο 8 του κανονισμού (εσωτερικός φορέας)

Στη μελέτη διαπιστώνεται ότι σε ένα κράτος μέλος (Δανία) οι εσωτερικοί φορείς[11] είναι σχετικά συνηθισμένοι και υπάρχουν επίσης ορισμένοι εσωτερικοί φορείς για κάποιες λιμενικές υπηρεσίες σε ορισμένους λιμένες στο Βέλγιο, στην Κροατία, στη Γερμανία, στην Ιταλία, στη Λετονία και στην Πορτογαλία. Όλες οι λιμενικές υπηρεσίες που αναφέρθηκαν ως εκτελούμενες από εσωτερικούς φορείς είναι λιμενικές υπηρεσίες που καλύπτονται από τον κανονισμό, χωρίς κάποια συγκεκριμένη λιμενική υπηρεσία να ξεχωρίζει όσον αφορά τον αριθμό των περιπτώσεων.

Άρθρο 9 του κανονισμού (διαφύλαξη των δικαιωμάτων των εργαζομένων)

Στη μελέτη διαπιστώνεται ότι οι περισσότεροι διαχειριστικοί φορείς λιμένων απαιτούσαν ήδη εγγύηση κατάλληλων συνθηκών εργασίας του προσωπικού πριν από την εφαρμογή του κανονισμού και τέσσερις λιμένες έφτασαν μέχρι το σημείο να μεταβιβάσουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις ενός απερχόμενου παρόχου λιμενικών υπηρεσιών στον νέο πάροχο.

Άρθρο 10 του κανονισμού (εξαιρέσεις)

Το κεφάλαιο II (σχετικά με την παροχή λιμενικών υπηρεσιών) και το άρθρο 21 (σχετικά με τα μεταβατικά μέτρα) του κανονισμού δεν εφαρμόζονται στη διακίνηση φορτίων, στις υπηρεσίες επιβατών ή στην πλοήγηση. Παρ' όλα αυτά, σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 2 του κανονισμού, τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίσουν να εφαρμόσουν τόσο το κεφάλαιο II όσο και το άρθρο 21 στην πλοήγηση. Ένα κράτος μέλος, η Σλοβενία, έκανε χρήση αυτής της δυνατότητας[12].

2.3. Κεφάλαιο III: Χρηματοοικονομική διαφάνεια και αυτονομία

Το κεφάλαιο III του κανονισμού, το οποίο περιλαμβάνει τα **άρθρα 11 έως 13**, περιέχει κανόνες που αφορούν: i) τη διαφάνεια των χρηματοοικονομικών σχέσεων μεταξύ των δημόσιων αρχών και του διαχειριστικού φορέα ενός λιμένα· ii) τα τέλη λιμενικών υπηρεσιών· και iii) τα τέλη λιμενικών υποδομών.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, παρότι το άρθρο 10 παράγραφος 1 εξαιρεί τη διακίνηση φορτίων, τις υπηρεσίες επιβατών και την πλοήγηση από το πεδίο εφαρμογής του κεφαλαίου II, και οι τρεις αυτές υπηρεσίες καλύπτονται από τις διατάξεις του κεφαλαίου III.

[11] Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή η αρμόδια αρχή μπορεί να αποφασίσει είτε να παρέχει λιμενική υπηρεσία ο ίδιος / η ίδια είτε μέσω νομικά διακριτής οντότητας, στην οποία ασκεί έλεγχο ανάλογο εκείνου που ασκεί επί των δικών του/της υπηρεσιών.

[12] Uradni list RS (Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας της Σλοβενίας) αριθ. 11/20.

Άρθρο 11 του κανονισμού (διαφάνεια των χρηματοοικονομικών σχέσεων)

Στη μελέτη διαπιστώνεται ότι, μετά την έκδοση του κανονισμού, ένας διαχειριστικός φορέας λιμένα και αρκετοί πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών προέβησαν σε προσαρμογές των λογιστικών τους συστημάτων. Η χρηματοοικονομική διαφάνεια τόσο για τους διαχειριστικούς φορείς λιμένων όσο και για τους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών διασφαλίζεται μέσω της δημοσίευσης ετήσιων λογαριασμών ή εκθέσεων, καθώς και μέσω ελέγχων ή υποβολής στοιχείων σε ορισθέντες κρατικούς φορείς. Στην υποστηρικτική μελέτη παρατίθενται λεπτομερέστερες πληροφορίες σχετικά με: i) τον διαχωρισμό των δημόσιων πόρων που λαμβάνονται για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών ή δραστηριοτήτων βυθοκόρησης από τους πόρους που διατίθενται για άλλες δραστηριότητες (άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού)· ii) τις καταγγελίες (άρθρο 11 παράγραφος 5 του κανονισμού) iii) τους νέους δημόσιους πόρους (άρθρο 11 παράγραφος 6 του κανονισμού)· iv) την αποζημίωση για υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας (άρθρο 11 παράγραφος 7 του κανονισμού)· και iv) τη δυνατότητα —που δεν χρησιμοποιήθηκε από κανένα κράτος μέλος— για μη εφαρμογή του άρθρου 11 παράγραφος 2 στους λιμένες τους που ανήκουν στο «ολοκληρωμένο» δίκτυο (άρθρο 11 παράγραφος 8 του κανονισμού). Η μελέτη έδειξε ότι οι απαιτήσεις για λογιστικό διαχωρισμό υπήρξαν αποτελεσματικές.

Άρθρο 12 του κανονισμού (τέλη λιμενικών υπηρεσιών)

Στη μελέτη διαπιστώνεται ότι περίπου το ένα τρίτο των διαχειριστικών φορέων λιμένων που απάντησαν στην έρευνα ανέφεραν ότι τα τέλη λιμενικών υπηρεσιών ενσωματώνονται σε άλλες πληρωμές. Οι πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών επιβεβαίωσαν ότι τα τέλη λιμενικών υπηρεσιών δεν περιλαμβάνονται γενικά σε άλλες πληρωμές, καθώς οι πελάτες καταβάλλουν τα τέλη λιμενικών υπηρεσιών απευθείας στον πάροχο υπηρεσιών. Κατά την περίοδο μεταξύ Ιανουαρίου 2023 και Απριλίου 2024 υπήρξαν πολύ λίγες επίσημες καταγγελίες προς τις σχετικές αρχές των κρατών μελών όσον αφορά τα τέλη λιμενικών υπηρεσιών ή αιτήματα παροχής πληροφοριών προς τη σχετική αρχή.

Άρθρο 13 του κανονισμού (τέλη λιμενικών υποδομών)

Στη μελέτη διαπιστώνεται ότι, για τη συντριπτική πλειονότητα των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών, τα τέλη λιμενικών υποδομών είναι εύκολο να προσδιοριστούν. Από την έκδοση του κανονισμού, πέντε διαχειριστικοί φορείς λιμένων καθιέρωσαν διαφοροποιήσεις στα τέλη λιμενικών υποδομών για τους λόγους που αναφέρονται στο άρθρο 13 παράγραφος 4. Αντιθέτως, σχεδόν τα τρία τέταρτα των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών που απάντησαν δήλωσαν ότι τα τέλη λιμενικών υποδομών είχαν αλλάξει κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου και σχεδόν σε όλες τις περιπτώσεις οι αλλαγές αυτές κοινοποιήθηκαν εγκαίρως. Επιπλέον, σε τρεις περιπτώσεις, από τις παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν από ενδιαφερόμενους φορείς που συμμετείχαν στη διαβούλευση, προέκυψε ότι τα τέλη λιμενικών υποδομών δεν ευθυγραμμίζονταν με τις αρχές της διαφάνειας που ορίζονται στον κανονισμό. Σε όλες σχεδόν τις περιπτώσεις, τα τέλη λιμενικών υποδομών δημοσιοποιούνται. Τέλος, όσον αφορά τις καταγγελίες που έλαβαν οι εθνικές αρχές σχετικά με τα τέλη λιμενικών υποδομών, το ένα τέταρτο των διαχειριστικών φορέων λιμένα δήλωσαν ότι τους ζητήθηκε να παράσχουν πληροφορίες στη σχετική αρχή.

2.4. Κεφάλαιο IV: Γενικές και τελικές διατάξεις

Το κεφάλαιο IV του κανονισμού, το οποίο περιλαμβάνει τα **άρθρα 14 έως 22**, περιέχει κανόνες που αφορούν: i) την κατάρτιση του προσωπικού· ii) τη διαβούλευση με χρήστες του λιμένα και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς iii) τη διεκπεραίωση καταγγελιών· iv) τις σχετικές αρχές· v) τις προσφυγές· και vi) τις ποινές.

Άρθρο 14 του κανονισμού (κατάρτιση του προσωπικού)

Στη μελέτη διαπιστώνεται ότι τέσσερις πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών χρειάστηκε να τροποποιήσουν τις πρακτικές τους όσον αφορά την κατάρτιση του προσωπικού μετά την εφαρμογή του κανονισμού.

Άρθρο 15 του κανονισμού (διαβούλευση με χρήστες του λιμένα και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς)

Στη μελέτη διαπιστώνεται ότι σχεδόν όλοι οι διαχειριστικοί φορείς λιμένων προέβαιναν σε διαβούλευση με χρήστες του λιμένα και ενδιαφερόμενους φορείς πριν από την εφαρμογή του κανονισμού. Τέσσερις δανικοί λιμένες δήλωσαν ότι δεν διαβουλεύονται με ενδιαφερόμενους φορείς. Με εξαίρεση τη χωροταξία, σε όλες σχεδόν τις κατηγορίες λόγων διαβούλευσης, ο αριθμός των διαβουλεύσεων έχει αυξηθεί μετά την εφαρμογή του κανονισμού. Αυτή η αύξηση υπήρξε αισθητή κυρίως όσον αφορά τα μέτρα για την εγγύηση της ασφάλειας στη ζώνη του λιμένα, συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση, της υγείας και της ασφάλειας των λιμενεργατών. Η μελέτη έδειξε ότι η απαίτηση διαβούλευσης που περιλαμβάνεται στο άρθρο 15 του κανονισμού υπήρξε αποτελεσματική.

Άρθρο 16 του κανονισμού (διεκπεραίωση καταγγελιών)

Τα άρθρα 16, 17 και 19 απαιτούν από τα κράτη μέλη να ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τις οικείες εθνικές διαδικασίες και τους οικείους φορείς διεκπεραίωσης καταγγελιών (άρθρο 16), τις σχετικές αρχές (άρθρο 17) και το σύστημα ποινών (άρθρο 19).

Έως τις 24 Μαρτίου 2019 τα κράτη μέλη όφειλαν να ενημερώσουν την Επιτροπή σχετικά με: i) τη διαδικασία τους για τη διεκπεραίωση καταγγελιών· και ii) τις αρχές τους που είναι αρμόδιες για τη διεκπεραίωση καταγγελιών (άρθρο 16 παράγραφος 7 του κανονισμού).

Έως τη λήξη της προθεσμίας στις 24 Μαρτίου 2019, 8 από τα τότε 23 ναυτιλιακά κράτη μέλη[13] είχαν εκπληρώσει πλήρως τις υποχρεώσεις τους όσον αφορά την κοινοποίηση. Έως τον Οκτώβριο του 2019, 14 ναυτιλιακά κράτη μέλη είχαν εκπληρώσει πλήρως τις υποχρεώσεις τους όσον αφορά την κοινοποίηση και η Επιτροπή απηύθυνε επιστολή στα υπόλοιπα ναυτιλιακά κράτη μέλη υπενθυμίζοντάς τους τις υποχρεώσεις τους όσον αφορά την κοινοποίηση. Έως τον Ιούνιο του 2020, συνολικά 16 κράτη μέλη είχαν εκπληρώσει τις

[13] Δηλαδή κράτη μέλη με τουλάχιστον έναν θαλάσσιο λιμένα.

υποχρεώσεις τους όσον αφορά την πλήρη κοινοποίηση. Έως τότε, τρία επιπλέον κράτη μέλη είχαν εκπληρώσει μόνον εν μέρει τις υποχρεώσεις τους όσον αφορά την κοινοποίηση. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κίνησε αρκετές διαδικασίες επί παραβάσει, οι οποίες στη συνέχεια περατώθηκαν μόλις τα κράτη μέλη εκπλήρωσαν τις υποχρεώσεις τους όσον αφορά την κοινοποίηση ή αντιμετώπισαν τις αιτιάσεις επί της ουσίας[14].

Κατά την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας έκθεσης, όλα τα ναυτιλιακά κράτη μέλη έχουν εκπληρώσει τις υποχρεώσεις τους όσον αφορά την κοινοποίηση[15].

Σύμφωνα με τις πληροφορίες που ελήφθησαν από τα κράτη μέλη, οι φορείς διεκπεραίωσης καταγγελιών μπορούν να ομαδοποιηθούν σε διάφορες κατηγορίες: i) ρυθμιστικές αρχές αρμόδιες για τις μεταφορές· ii) ναυτιλιακές αρχές· iii) αρχές ανταγωνισμού ή καταναλωτών ή αγοράς· iv) υπουργεία αρμόδια για την πολιτική μεταφορών· και ακόμη και v) φορείς που έχουν δημιουργηθεί ειδικά για τη διεκπεραίωση καταγγελιών που σχετίζονται με τους λιμένες.

Μετά τη διενέργεια ελέγχων συμμόρφωσης των κοινοποιήσεων που ελήφθησαν, τον Ιούλιο του 2023 η Επιτροπή κίνησε τη διαδικασία επί παραβάσει INFR(2021)2041 κατά της Γερμανίας λόγω: i) μη προσδιορισμού των φορέων διεκπεραίωσης καταγγελιών για τους λιμένες σε ορισμένες από τις περιφέρειές της· ii) μη προσδιορισμού, με τον απαιτούμενο βαθμό βεβαιότητας, των φορέων διεκπεραίωσης καταγγελιών για λιμένες σε άλλες γερμανικές περιφέρειες· και iii) του γεγονότος ότι οι ορισθέντες φορείς διεκπεραίωσης καταγγελιών δεν συμμορφώνονταν με τις απαιτήσεις του άρθρου 16 παράγραφος 2 του κανονισμού. Αφού η Γερμανία αντιμετώπισε τις αιτιάσεις, η διαδικασία επί παραβάσει περατώθηκε τον Μάιο του 2025.

Στη μελέτη διαπιστώνεται ότι έξι διαχειριστικοί φορείς λιμένων έχουν αποτελέσει αντικείμενο καταγγελιών. Οι λιμενικές υπηρεσίες έχουν επίσης αποτελέσει αντικείμενο καταγγελιών, συγκεκριμένα από πλοιοκτήτες. Αξίζει να σημειωθεί ότι, σύμφωνα με τις παρατηρήσεις που ελήφθησαν από τα κράτη μέλη στο πλαίσιο της υποστηρικτικής μελέτης, μόνο τρία κράτη μέλη —η Δανία, η Ιρλανδία και η Σουηδία— ενημέρωσαν την Επιτροπή σχετικά με τις καταγγελίες που έλαβαν. Στα περισσότερα κράτη μέλη, το έντυπο διεκπεραίωσης καταγγελιών είναι διαθέσιμο στην τοπική γλώσσα και στα αγγλικά. Όσον αφορά την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 16 (το οποίο καλύπτει τη διεκπεραίωση καταγγελιών), η υποστηρικτική μελέτη αναφέρει τέτοιες περιπτώσεις συνεργασίας μεταξύ Δανίας και Σουηδίας, καθώς και μεταξύ Πολωνίας και Σλοβενίας. Η Επιτροπή ενθαρρύνει τη συνεργασία αυτή, σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 8 του κανονισμού. Σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 7, η Επιτροπή

[14] Τον Ιούλιο του 2020 η Επιτροπή κίνησε διαδικασίες επί παραβάσει κατά τεσσάρων κρατών μελών τα οποία μέχρι τότε δεν είχαν εκπληρώσει καμία από τις υποχρεώσεις τους όσον αφορά την κοινοποίηση: INFR(2020)2210 — Βέλγιο, INFR(2020)2211 — Κύπρος, INFR(2020)2212 — Κάτω Χώρες και INFR(2020)2213 — Πορτογαλία. Έως τον Δεκέμβριο του 2022, και τα τέσσερα κράτη μέλη είχαν εκπληρώσει όλες τις υποχρεώσεις τους όσον αφορά την κοινοποίηση και, έως τον Απρίλιο του 2023, οι αντίστοιχες διαδικασίες επί παραβάσει είχαν περατωθεί.
Τον Ιούνιο του 2021 η Επιτροπή κίνησε διαδικασίες επί παραβάσει κατά τριών κρατών μελών τα οποία μέχρι τότε είχαν εκπληρώσει μόνον εν μέρει τις υποχρεώσεις τους όσον αφορά την κοινοποίηση: INFR(2021)2042 — Κροατία, INFR(2021)2043 — Ιταλία και INFR(2021)2044 — Σλοβενία. Έως τον Νοέμβριο του 2021, δύο από τα εν λόγω κράτη μέλη είχαν εκπληρώσει όλες τις υποχρεώσεις τους όσον αφορά την κοινοποίηση και, έως τον Μάιο του 2022, οι αντίστοιχες διαδικασίες επί παραβάσει είχαν περατωθεί. Η τελευταία εναπομείνασα διαδικασία επί παραβάσει περατώθηκε τον Δεκέμβριο του 2025.

[15] Επισκόπηση των κοινοποιήσεων παρέχεται στον ακόλουθο ιστότοπο: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/ports/port-services-regulation_el.

δημοσίευσε τις πληροφορίες που έλαβε από τα κράτη μέλη σχετικά με τους οικείους φορείς διεκπεραίωσης καταγγελιών[16].

Άρθρο 17 του κανονισμού (σχετικές αρχές)

Ο κανονισμός απαιτούσε επίσης από τα κράτη μέλη να διασφαλίζουν ότι οι χρήστες του λιμένα και άλλοι σχετικοί ενδιαφερόμενοι φορείς ενημερώνονται για τις σχετικές αρχές που αναφέρονται: i) στο άρθρο 11 παράγραφος 5 (στο πλαίσιο καταγγελιών σχετικά με τη διαφάνεια των χρηματοοικονομικών σχέσεων)· ii) στο άρθρο 12 παράγραφος 3 (στο πλαίσιο καταγγελιών σχετικά με τα τέλη λιμενικών υπηρεσιών)· και στο άρθρο 13 παράγραφος 6 (στο πλαίσιο καταγγελιών σχετικά με τα τέλη λιμενικών υποδομών) και ότι τα κράτη μέλη πρέπει να ενημερώνουν την Επιτροπή για τις εν λόγω αρχές. Οι πληροφορίες αυτές έχουν δημοσιευθεί από την Επιτροπή[17].

Σύμφωνα με τις πληροφορίες που ελήφθησαν από τα κράτη μέλη, τα είδη των σχετικών αρχών περιλαμβάνουν: i) ρυθμιστικές αρχές αρμόδιες για τις μεταφορές· ii) ναυτιλιακές αρχές· iii) υπουργεία αρμόδια για την πολιτική μεταφορών ή τη λιμενική πολιτική· ή, κατά περίπτωση, iv) άλλα υπουργεία, αρχές ανταγωνισμού ή ειδικούς λιμενικούς φορείς για τη διεκπεραίωση καταγγελιών.

Άρθρο 18 του κανονισμού (προσφυγές)

Στο πλαίσιο της μελέτης δεν κατέστη δυνατό να αντληθούν πληροφορίες σχετικά με προσφυγές κατά των αποφάσεων ή των επιμέρους μέτρων που λαμβάνονται δυνάμει του κανονισμού από τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα, την αρμόδια αρχή ή οποιαδήποτε σχετική εθνική αρχή.

Άρθρο 19 του κανονισμού (ποινές)

Σύμφωνα με τον κανονισμό, τα κράτη μέλη όφειλαν: i) να θεσπίσουν τους κανόνες σχετικά με αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές ποινές που επιβάλλονται σε περίπτωση παραβάσεων του κανονισμού· και ii) να λάβουν κάθε αναγκαίο μέτρο για να εξασφαλιστεί η εφαρμογή των εν λόγω κανόνων. Τα κράτη μέλη όφειλαν επίσης να κοινοποιήσουν τα εν λόγω μέτρα στην Επιτροπή. Ωστόσο, σε αντίθεση με τους κανόνες για τη διεκπεραίωση καταγγελιών και την κοινοποίηση των σχετικών αρχών στην Επιτροπή, δεν υπάρχει απαίτηση δημοσίευσης από την Επιτροπή όσον αφορά τις ποινές. Η υποστηρικτική μελέτη δεν αποκάλυψε τυχόν περαιτέρω πληροφορίες.

Άρθρο 20 του κανονισμού (έκθεση — πρόοδος που έχει επιτευχθεί στο πλαίσιο της τομεακής επιτροπής κοινωνικού διαλόγου της ΕΕ στον τομέα των λιμένων)

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

Πέραν της υποβολής της παρούσας έκθεσης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με τη λειτουργία και τον αντίκτυπο του κανονισμού, το άρθρο 20 του κανονισμού απαιτεί η παρούσα έκθεση να λαμβάνει υπόψη οποιαδήποτε πρόοδο έχει επιτευχθεί στο πλαίσιο της τομεακής επιτροπής κοινωνικού διαλόγου της ΕΕ στον τομέα των λιμένων. Από την έναρξη ισχύος του κανονισμού, πραγματοποιήθηκαν 22 συνεδριάσεις της τομεακής επιτροπής κοινωνικού διαλόγου στον τομέα των λιμένων. Ένα σημαντικό επίτευγμα μεταξύ των κοινωνικών εταίρων που συνήλθαν στο πλαίσιο της εν λόγω επιτροπής είναι η συμφωνία που επιτεύχθηκε το 2023 σχετικά με την κατάρτιση των λιμενεργατών όσον αφορά τα εμπορευματοκιβώτια που έχουν υποστεί υποκαπνισμό. Η τομεακή επιτροπή κοινωνικού διαλόγου της ΕΕ στον τομέα των λιμένων επικεντρώθηκε επίσης στα εξής: i) στον αντίκτυπο των τεχνολογικών αλλαγών στον τομέα· ii) στον αντίκτυπο της πολιτικής ανταγωνισμού της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένου του κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία για τις κοινοπραξίες, στον τομέα· iii) σε κατευθυντήριες γραμμές για την πρόληψη ατυχημάτων στους λιμένες· iv) στην ασφάλεια επί του σκάφους· v) στις δεξιότητες και την κατάρτιση· vi) στις γυναίκες και τους νέους στον τομέα των λιμένων· vii) στις απαιτήσεις της ΕΕ για την ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση των φορτηγών πλοίων χύδην φορτίου· viii) στην ασφάλεια στη θάλασσα· ix) στον αντίκτυπο της επέκτασης του συστήματος εμπορίας εκπομπών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών· και x) σε μια ευρωπαϊκή στρατηγική για τους λιμένες.

Ενόψει της συνεδρίασης της τομεακής επιτροπής κοινωνικού διαλόγου της ΕΕ στον τομέα των λιμένων στις 5 Φεβρουαρίου 2026, οι τρεις οργανώσεις σε επίπεδο ΕΕ οι οποίες εκπροσωπούν τους λιμενεργάτες εξέφρασαν την άποψή τους ότι ο κοινωνικός διάλογος σε επίπεδο ΕΕ είχε αποφέρει περιορισμένα απτά αποτελέσματα και ενημέρωσαν την Επιτροπή και τους άλλους αναγνωρισμένους κοινωνικούς εταίρους σχετικά με την απόφασή τους να αποχωρήσουν από την επιτροπή. Η Επιτροπή έλαβε υπόψη την απόφαση, παραμένοντας παράλληλα προσηλωμένη στον κοινωνικό διάλογο και στη διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους, ώστε να διασφαλιστεί η συμμετοχή όλων των ενδιαφερόμενων φορέων στην ανάπτυξη πολιτικής.

Άρθρο 21 του κανονισμού (μεταβατικά μέτρα)

Το άρθρο αυτό περιέχει κανόνες σχετικά με τα **μεταβατικά μέτρα**, οι οποίοι ορίζουν ότι:

- ο κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε συμβάσεις παροχής λιμενικών υπηρεσιών οι οποίες συνήφθησαν πριν από τις 15 Φεβρουαρίου 2017 και είναι ορισμένου χρόνου·
- οι συμβάσεις παροχής λιμενικών υπηρεσιών που συνήφθησαν πριν από τις 15 Φεβρουαρίου 2017 και είναι αορίστου χρόνου, ή έχουν παρόμοια αποτελέσματα, πρέπει να τροποποιηθούν ώστε να συμμορφωθούν με τον κανονισμό έως την 1η Ιουλίου 2025.

Στη μελέτη διαπιστώνεται ότι επτά λιμενικές αρχές δήλωσαν ότι δεν διέθεταν συμβάσεις παροχής λιμενικών υπηρεσιών που να είχαν συναφθεί πριν από τις 15 Φεβρουαρίου 2017 και να ήταν ορισμένου χρόνου ή να ήταν σε ισχύ κατά τον χρόνο έναρξης ισχύος του κανονισμού. Από την άλλη πλευρά, άλλοι διαχειριστικοί φορείς λιμένων δήλωσαν ότι διέθεταν τέτοιες συμβάσεις για ορισμένα είδη λιμενικών υπηρεσιών. Το ένα πέμπτο των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών που απάντησαν δήλωσαν ότι διέθεταν σύμβαση η οποία είχε συναφθεί πριν από την έναρξη ισχύος του κανονισμού και ήταν ορισμένου χρόνου. Κανένας από τους διαχειριστικούς φορείς δεν διέθετε συμβάσεις παροχής λιμενικών υπηρεσιών οι οποίες να είχαν συναφθεί πριν από τις 15 Φεβρουαρίου 2017 και να ήταν αορίστου χρόνου.

Ωστόσο, ορισμένοι πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών διέθεταν τέτοιες συμβάσεις, κυρίως με περίοδο χάριτος, προκειμένου να συμμορφωθούν με τον κανονισμό. Η διερευνητική μελέτη αποκάλυψε ότι ένα κράτος μέλος είχε συνάψει τέτοιες συμβάσεις σε σχέση με όλες τις εταιρείες πλοήγησης που δραστηριοποιούνταν στο συγκεκριμένο κράτος μέλος. Υπενθυμίζεται ότι, σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 2 του κανονισμού, οι συμβάσεις παροχής λιμενικών υπηρεσιών που συνήφθησαν πριν από τις 15 Φεβρουαρίου 2017 και είναι αορίστου χρόνου, ή έχουν παρόμοια αποτελέσματα, θα έπρεπε να έχουν τροποποιηθεί ώστε να συμμορφωθούν με τον κανονισμό έως την 1η Ιουλίου 2025.

Άρθρο 22 του κανονισμού (έναρξη ισχύος)

Τέλος, το άρθρο αυτό περιλαμβάνει διετή **αναβολή της ημερομηνίας εφαρμογής** του κανονισμού από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του, πράγμα που σημαίνει ότι τέθηκε σε εφαρμογή μόλις στις 24 Μαρτίου 2019.

3. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥΣ

Από την έκδοση του κανονισμού στις 14 Φεβρουαρίου 2017, έχει επέλθει μία εφαρμοστέα τροποποίηση, και συγκεκριμένα ο κανονισμός (ΕΕ) 2020/697 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[18], ο οποίος επέτρεψε στους φορείς διαχείρισης ή στις αρμόδιες αρχές να παράσχουν ευελιξία έως τον Οκτώβριο του 2020 όσον αφορά την είσπραξη των τελών λιμενικών υποδομών λόγω της έξαρσης της νόσου COVID-19.

Σύμφωνα με το άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2020/697, ο φορέας διαχείρισης του λιμένα ή η αρμόδια αρχή δύναται να αποφασίσει να απαλλάσσει από την καταβολή τελών λιμενικών υποδομών ή να αναστέλλει, να μειώνει ή να αναβάλλει την καταβολή τελών λιμενικών υποδομών που οφείλονται για την περίοδο από 1ης Μαρτίου 2020 έως 31 Οκτωβρίου 2020.

Σύμφωνα με τα δεδομένα που συγκεντρώθηκαν στο πλαίσιο της υποστηρικτικής μελέτης, πέντε κράτη μέλη για όλους τους λιμένες της χώρας τους, έξι διαχειριστικοί φορείς λιμένα και μία αρμόδια αρχή έκαναν χρήση των προαναφερόμενων δυνατοτήτων τις οποίες παρέχει το άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2020/697. Οι λεπτομέρειες των μέτρων που εφαρμόστηκαν παρατίθενται στην υποστηρικτική μελέτη.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Από την έκδοση του κανονισμού πριν από εννέα χρόνια, ο κανονισμός εφαρμόζεται σταδιακά με ορισμένες καθυστερήσεις.

[18] Κανονισμός (ΕΕ) 2020/697 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Μαΐου 2020, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/352, ώστε να μπορεί ο φορέας διαχείρισης του λιμένα ή η αρμόδια αρχή να παρέχει ευελιξία όσον αφορά την είσπραξη τελών λιμενικών υποδομών στο πλαίσιο της επιδημικής έκρηξης της COVID-19 (ΕΕ L 165 της 27.5.2020, σ. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/697/oj).

Πριν από την εφαρμογή του κανονισμού, τα κράτη μέλη και οι ενδιαφερόμενοι φορείς προσδιόρισαν την ανάγκη να λάβουν συμβουλές από την Επιτροπή σχετικά με ορισμένες διατάξεις για την αποσαφήνιση του νοήματός τους. Η Επιτροπή παρείχε τη σχετική καθοδήγηση το 2018 προκειμένου να συμβάλει στην ορθή εφαρμογή του κανονισμού. Υπήρξε περιορισμένος αριθμός καταγγελιών και διαδικασιών επί παραβάσει που συνδέονταν με την εσφαλμένη εφαρμογή του κανονισμού.

Όσον αφορά την επιβολή της νομοθεσίας, τα μέτρα επιβολής της Επιτροπής επικεντρώθηκαν στις υποχρεώσεις των κρατών μελών όσον αφορά την κοινοποίηση. Μεταξύ αυτών περιλαμβανόταν, όποτε ήταν αναγκαία, η κίνηση ορισμένων διαδικασιών επί παραβάσει, οι οποίες επέφεραν όλες το επιθυμητό αποτέλεσμα όσον αφορά τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τις υποχρεώσεις κοινοποίησης των κρατών μελών.

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2020/697 έδωσε στον φορέα διαχείρισης του λιμένα ή στην αρμόδια αρχή τη δυνατότητα να αποφασίσει να απαλλάσσει από την καταβολή τελών λιμενικών υποδομών ή να αναστέλλει, να μειώνει ή να αναβάλλει την καταβολή τελών λιμενικών υποδομών που οφείλονται για την περίοδο από 1ης Μαρτίου 2020 έως 31 Οκτωβρίου 2020 στο πλαίσιο της πανδημίας COVID-19. Αυτή η προσωρινή δυνατότητα χρησιμοποιήθηκε ελάχιστα από τους ευρωπαϊκούς λιμένες και δεν κρίθηκε αναγκαία η παράταση του μέτρου.

Η Επιτροπή θεωρεί, συνολικά, ότι η εφαρμογή του πλαισίου της ΕΕ για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και των κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων συνάδει με τους στόχους που ορίζονται στον κανονισμό και είναι ικανοποιητική.

Ωστόσο, η Επιτροπή θα συνεχίσει να συνεργάζεται με τα κράτη μέλη και τους ενδιαφερόμενους φορείς για την παρακολούθηση της ορθής εφαρμογής του στους 327 λιμένες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.