EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 8.10.2026
COM(2026) 535 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

Aruanne sadamateenuste määruse toimimise ja mõju kohta

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

Aruanne sadamateenuste määruse toimimise ja mõju kohta

1. SISSEJUHATUS

Euroopa Liidu (EL) 60 000 km pikkusel rannikul tegutseb üle 1 000 kaubasadama. See teeb EList ühe suurima sadamate arvuga piirkonna maailmas. 327[1] neist sadamatest kuuluvad üleeuroopalisse transpordivõrku – 97 nendest kuulub selle põhivõrku ja 230 üldvõrku.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusel (EL) 2017/352[2] (edaspidi „määrus“) on kolm põhieesmärki. Esimene eesmärk on tagada sadamateenuste osutamise raamistik. Teine eesmärk on tagada asjakohase raamistiku olemasolu vajalike investeeringute ligimeelitamiseks kõikidesse üleeuroopalise transpordivõrgu meresadamatesse. Kolmas eesmärk on tagada kogu Euroopa sadamates ja nende vahel võrdsed tingimused.

Nagu põhjenduses 10 märgitud, ei kohusta määrus haldama meresadamaid kindla mudeli alusel ega mõjuta mingil viisil liikmesriikide pädevust osutada kooskõlas ELi õigusega majandushuvi mittepakkuvaid üldhuviteenuseid. Määruse kohaselt võib kasutada erinevaid sadamahaldusmudeleid, tingimusel et järgitakse käesolevas määruses sätestatud sadamateenuse osutamise raamistikku ja finantsläbipaistvuse ühiseid norme.

Määruse artikli 20 kohaselt oli komisjon kohustatud esitama käesoleva aruande Euroopa Parlamendile ja nõukogule hiljemalt 24. märtsiks 2023. Käesolev aruanne on võimalik esitada alles nüüd, 2026. aastal, kahel põhjusel: i) viivitused, mis on tekkinud liikmesriikides neilt nõutud teabe esitamisel; ii) sidusrühmade aeglane küsimustikule vastamine[3].

Käesolevas aruandes juhitakse tähelepanu määruse rakendamise mõjule. Selle eesmärk on anda ülevaade määruse praegusest rakendamisest ja toimimisest ning selles võetakse arvesse ka sadamasektori valdkondliku sotsiaaldialoogi ELi komitee raames tehtud edusamme, nagu on nõutud määruse artiklis 20. Käesolev aruanne ei ole määruse hindamine.

Aruanne põhineb järgmisel:

– liikmesriikide teated määruse kohaldamise kohta;

[1] 283 meresadamat ning 44 mere- ja siseveesadamat.

[2] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. veebruari 2017. aasta määrus (EL) 2017/352, millega luuakse sadamateenuse osutamise raamistik ja sadamate finantsläbipaistvuse ühised normid (ELT L 57, 3.3.2017, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/352/oj).

[3] Osana toetavast uuringust, mille komisjon tellis andmete kogumiseks ning liikmesriikide ja asjaomaste sidusrühmadega konsulteerimiseks. Toetav uuring on lisatud käesolevale aruandele.

– komisjoni tellitud toetava uuringu tulemused (avaldatud koos käesoleva aruandega), et koguda andmeid ning konsulteerida liikmesriikide ja asjaomaste sidusrühmadega küsimustike ja sihipäraste intervjuude kaudu;

– teabevahetus liikmesriikide ja merendussektori sidusrühmadega komisjoni eksperdirühma, Euroopa sadamafoorumi raames[4];

– teabevahetus liikmesriikide ametiasutustega, kes vastutavad meresadamate eest, et täita oma kohustust teavitada komisjoni[5].

Dialoog komisjoni, sadamate eest vastutavate riiklike ametiasutuste ning merendus- ja sadamasektori eri sidusrühmade vahel toimub Euroopa sadamafoorumi raames, mis on komisjoni loodud eksperdirühm.

Euroopa sadamafoorum loodi komisjoni eksperdirühmana 2017. aasta mais. Selle ülesanne on vahetada teavet ja anda nõu sadamatega seotud küsimustes ning eelkõige anda komisjonile nõu algatuste kohta, mille eesmärk on edendada ja toetada määruse ühetaolist rakendamist.

Euroopa sadamafoorum koosneb 27 liikmesriigi ametiasutustest, muudest avalik-õiguslikest üksustest (nt EMP liikmesriigid) ning 15 organisatsioonist, mis esindavad sadamavaldkonna kutsealasid ja sadamatööstust.

Euroopa sadamafoorum on alates selle loomisest kohtunud kümme korda ja arutanud mitmesuguseid sadamasektorile otsest huvi pakkuvaid küsimusi. Alates selle loomisest on käsitletud eelkõige määruse teatavaid olulisi sätteid, eelkõige neid, mis käsitlevad järgmist: i) juurdepääs sadamateenuste turule; ii) läbipaistvus; iii) tasud; iv) konsultatsioonid; v) kaebuste lahendamise mehhanismid; ning vi) üleminekusätted.

Sellega seoses kogus komisjon määruse teatavate sätete kohta esitatud küsimusi ja andis teavet selle kohta, kuidas neid küsimusi kõige paremini lahendada. Esitatud küsimused ja antud vastused on saadaval 14. detsembril 2018 toimunud Euroopa sadamafoorumi kolmanda koosoleku protokolli lisana.

Euroopa sadamafoorumi muud aruteluteemad on järgmised: i) seadusandlikud või poliitilised algatused, mille kohta komisjon on teinud ettepaneku alates eksperdirühma loomisest; ii) sadamate rahastamisvõimalused; iii) konsultantide poolt komisjoni nimel tehtud uuringud; iv) teabevahetus sadamasektori heade tavade näidete kohta; v) Euroopa sadamafoorumi alarühmadelt saadud tagasiside; ning vi) sidusrühmadelt saadud üldine tagasiside.

Määruse rakendamise kohta andmete kogumiseks tellis komisjon konsultandilt uuringu „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“ (Määruse (EL) 2017/352, millega luuakse sadamateenuse osutamise

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

[5] Nagu on nõutud määruse artiklites 16 („Kaebuste lahendamine“), 17 („Asjakohased asutused“) ja 19 („Karistused“).

raamistik ja sadamate finantsläbipaistvuse ühised normid, rakendamise aruande toetav uuring)[6].

Ülesande eesmärk oli koostada ülevaade, mis toetaks käesolevat rakendusaruannet, kasutades nii i) sihipäraseid küsimustikke liikmesriikidele, sadama pidajatele, sadamateenuse osutajatele ja laevandusettevõtjatele; kui ka ii) sihipäraseid intervjuusid sadama pidajate ja sadamateenuse osutajatega. Teabekogumisuuring näitab määruse rakendamise hetkeseisu.

Uuring hõlmab ajavahemikku 2023. aasta jaanuarist 2024. aasta aprillini. Selle esialgne kestus oli 12 kuud, kuid seda pikendati, sest mitu liikmesriiki ja sidusrühma vastas küsimustikule aeglaselt.

Sellega seoses ei vastanud küsimustikule 22st mereäärse liikmesriigi ametiasutustest kaheksa ehk enam kui kolmandik, hoolimata mitmest, sealhulgas komisjoni meeldetuletusest. Sama probleem esines ka sidusrühmade puhul. Kümne liikmesriigi sadama pidajad – st peaaegu pooled neist – ei vastanud küsimustikule üldse ja veel kuus vastasid ainult osaliselt. Sadamateenuse osutajate puhul oli olukord mõnevõrra parem. Seitsmelt liikmesriigilt ei saadud ikka veel piisaval hulgal vastuseid, kuid 15 liikmesriigis saadi nende esindajatelt täielikud vastused.

Nagu on rõhutatud toetavas uuringus esitatud kaartidel, oli üldine vastamismäär ebaühtlane: mõni liikmesriik või sidusrühm vastas vaid osaliselt või jättis üldse vastamata, hoolimata nii konsultandi kui ka komisjoni korduvatest tagasisidetaotlustest. Seetõttu tuleb uuringu tulemuste representatiivsusesse suhtuda ettevaatusega.

2. MÄÄRUSE RAKENDAMINE PEATÜKKIDE KAUPA

2.1. I peatükk. Reguleerimisese, kohaldamisala ja mõisted

Määruse I peatükis, mis koosneb **artiklitest 1 ja 2**, on sätestatud määruse üldine raamistik.

Määruse artikkel 1 (reguleerimisese ja kohaldamisala)

Geograafiliselt kohaldatakse määrust kõikide määruse (EL) nr 1315/2013 (mis on nüüd asendatud määrusega (EL) 2024/1679) II lisas loetletud üleeuroopalise transpordivõrgu meresadamate suhtes[7].

Määruse artikli 1 lõike 5 kohaselt võivad liikmesriigid siiski otsustada, et määrust ei kohaldata üldvõrgu meresadamate suhtes, mis paiknevad äärepoolseimates piirkondades. Portugal esitas sellise teate. Samuti on liikmesriikidel lubatud otsustada kohaldada määrust

[6] Euroopa Komisjon: liikuvuse ja transpordi peadirektoraat, „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“ (Euroopa Liidu Väljaannete Talitus, 2026, ISBN: 978-92-68-36569-4, https://op.europa.eu/publication/manifestation_identifier/PUB_MI0126001ENN).

[7] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. juuni 2024. aasta määrus (EL) 2024/1679, milles käsitletakse liidu suuniseid üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise kohta ning millega muudetakse määrusi (EL) 2021/1153 ja (EL) nr 913/2010 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 1315/2013 (ELT L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

meresadamate suhtes, mis ei kuulu üleeuroopalisse transpordivõrku[8]. Seega kohaldatakse määrust praegu kõigi 97 põhivõrgu sadama ja 230 üldvõrgu sadama suhtes.

Määruse **sisulise kohaldamisala** seisukohast kohaldatakse seda kas sadamaalal või sadamasse sissesõiduteel osutatavate järgmist liiki sadamateenuste suhtes: i) punkerdamine; ii) sildumine; iii) laevaheitmete ja lastijäätmete kogumine; ning iv) pukseerimine.

Määruse artikkel 2 (mõisted)

Mõni liikmesriik ja sidusrühm esitas küsimusi mitme artiklis 2 sisalduva määratluse tõlgendamise kohta. Komisjon jagas küsimusi ja vastuseid eespool nimetatud Euroopa sadamafoorumi töö raames.

2.2. II peatükk. Sadamateenuse osutamine

Määruse II peatükis, mis hõlmab **artikleid 3–10**, sätestatakse sadamateenuse osutamise normid, nimelt: i) sadamateenuse korraldamine; ii) sadamateenuse osutamise miinimumnõuded; iii) miinimumnõuete täitmise tagamise kord; iv) sadamateenuse osutajate arvu piirangud; v) avaliku teenuse osutamise kohustus; vi) sõltuvad teenuseosutajad; vii) töötajate õiguste kaitse; ning viii) erandid.

Määruse artikkel 3 (sadamateenuse korraldamine)

Selles artiklis esitatakse üldjoontes sadamateenuse korraldamist käsitlevad normid, mida täpsustatakse järgnevates artiklites. Need normid hõlmavad järgmisi küsimusi: i) miinimumnõuded; ii) teenuseosutajate arvu piirangud; iii) avaliku teenuse osutamise kohustus; ning iv) sõltuvate teenuseosutajatega seotud piirangud.

Uuringust nähtub, et sadamateenuste suhtes kohaldati kõige sagedamini miinimumnõudeid, millele järgnesid teenuseosutajate arvu piirangud ja avaliku teenuse osutamise kohustused. Sõltuvate teenuseosutajatega seotud piiranguid kohaldati üksnes vähesel määral, kui üldse. Enamik neist tingimustest olid aga jõus juba enne määruse kohaldamist. Neid tingimusi kohaldasid peamiselt sadama pidajad, kuna enamik liikmesriike, välja arvatud kaks erandit, ei kehtestanud ühtegi neist tingimustest.

Määruse artikkel 4 (sadamateenuse osutamise miinimumnõuded)

Uuringu kohaselt väitsid kõik küsitlusele vastanud sadamateenuse osutajad, et nad peavad täitma miinimumnõudeid. Enamiku küsitlusele vastanud teenuseosutajate sõnul ei ole määruse kohaldamisega neid nõudeid muudetud. Kui mõni erand välja arvata, kohaldasid kõik sadama pidajad sadamateenuse osutamise miinimumnõudeid.

[8] Seni ei ole ükski liikmesriik sellist teadet esitanud.

Tuginedes määruse artikli 4 lõikele 3, teatasid kolm liikmesriiki – Prantsusmaa, Itaalia ja Hispaania – komisjonile oma otsusest kehtestada riigilipu nõue veesõidukitele, mida kasutatakse peamiselt pukseerimiseks nende territooriumil asuvates sadamates (st puksiirlaevad pidid olema registreeritud selle riigi lipu all, kus nad teenuseid osutasid). Seejärel sai komisjon ühe kõnealuse liikmesriigi kohta kaebuse seoses määruse artikli 4 lõike 3 rakendamisega. Pärast seda algatas komisjon selle riigilipu nõudega seotud rikkumismenetluse kolme liikmesriigi suhtes: INFR(2025)2080 – Prantsusmaa, INFR(2025)2081 – Itaalia ja INFR(2025)4021 – Hispaania.

Määruse artikkel 5 (miinimumnõuete täitmise tagamise kord)

Uuringu kohaselt vastas enamik sadamateenuse osutajaid, et nad said oma sadamateenuse osutamise taotlusele vastuse vähem kui ühe kuu jooksul. Kahel juhul teatasid sadamateenuse osutajad, et nende sadamateenuse miinimumnõuete alusel osutamise taotlus lükati tagasi.

Määruse artikkel 6 (sadamateenuse osutajate arvu piirangud)

Tuginedes määruse artikli 6 lõikele 1, otsustas Portugal[9] anda oma üldvõrgu sadamatele (mis ei vasta määruse (EL) nr 1315/2013 artikli 20 lõike 2 punkti b[10] kriteeriumidele) õiguse piirata teenuseosutajate arvu seoses konkreetse sadamateenusega.

Uuringust selgus, et ligikaudu pooled vastanud sadama pidajatest on otsustanud sellised piirangud kehtestada ja ligikaudu pooled ei ole selliseid nõudeid kehtestanud. Kõik sadama pidajad, kes teatasid, et nad on kehtestanud piirangud, märkisid, et need piirangud kehtisid juba enne määruse kohaldamist. Üldiselt on punkerdamine kõige vähem piiratud sadamateenus, samas kui kõige enam piiratakse lootsimist ja pukseerimist, sealhulgas puksiirlaevadele riigilipu nõude kehtestamise kaudu. Peamised põhjused, miks sadama pidajad piiranguid kehtestavad, on seotud avaliku teenuse osutamise kohustuste täitmisega ja vajadusega tagada ohutud, turvalised või keskkonnasäästlikud sadamatoimingud. Mõni sadama pidaja osutab teatavaid sadamateenuseid ise või oma kontrolli all oleva üksuse kaudu ning mõni otsustas piirata teenuseosutajate arvu üheni.

Määruse artikkel 7 (avaliku teenuse osutamise kohustus)

Uuringus leiti, et kaks liikmesriiki – Belgia ja Portugal – on andnud sadama pidajatele õiguse kehtestada avaliku teenuse osutamise kohustusi. Lisaks kehtestavad avaliku teenuse osutamise kohustuse üks Soome ja üks Itaalia sadam. Sellega seoses on kõige rohkem avaliku teenuse osutamise kohustusi kehtestatud lootsimise, pukseerimise, sildumise ja jäätmete kogumise valdkonnas.

Määruse artikkel 8 (sõltuv teenuseosutaja)

Uuringust nähtub, et ühes liikmesriigis (Taani) on sõltuvad teenuseosutajad[11] suhteliselt levinud ning mõnes Belgia, Horvaatia, Saksamaa, Itaalia, Läti ja Portugali sadamas on ka

[9] 11. jaanuari 2022. aasta dekreet-seadus nr 9/2022.

[10] Praegu määruse (EL) 2024/1679 artikli 25 lõike 4 punkt b.

mõni üksik sõltuv teenuseosutaja, kes osutab teatavaid sadamateenuseid. Sõltuvate teenuseosutajate osutatavate teenustena on nimetatud kõiki määrusega hõlmatud sadamateenuseid ning ükski konkreetne sadamateenus ei eristu esinemissageduse poolest.

Määruse artikkel 9 (töötajate õiguste kaitse)

Uuringus leiti, et enamik sadama pidajaid nõudis juba enne määruse kohaldamist töötajate nõuetekohaste töötingimuste tagamist ning neli sadamat andsid koguni lahkuva sadamateenuse osutaja õigused ja kohustused üle uuele teenuseosutajale.

Määruse artikkel 10 (erandid)

Määruse II peatükki (sadamateenuse osutamise kohta) ja artiklit 21 (üleminekumeetmete kohta) ei kohaldata lastikäitluse, reisijaveoteenuste ega lootsimise suhtes. Määruse artikli 10 lõike 2 kohaselt võivad liikmesriigid siiski otsustada kohaldada lootsimise suhtes nii II peatükki kui ka artiklit 21. Üks liikmesriik, Sloveenia, on seda võimalust kasutanud[12].

2.3. III peatükk. Finantsläbipaistvus ja sõltumatus

Määruse III peatükis, mis koosneb **artiklitest 11–13**, on sätestatud normid, mis käsitlevad järgmist: i) ametiasutuste ja sadama pidaja vaheliste finantssuhete läbipaistvus; ii) sadamateenuse tasud; ning iii) sadamataristu kasutustasu.

Tasub märkida, et kuigi artikli 10 lõikega 1 jäetakse lastikäitlus, reisijaveoteenused ja lootsimine II peatüki kohaldamisalast välja, on kõik need kolm teenust hõlmatud III peatüki sätetega.

Määruse artikkel 11 (finantssuhete läbipaistvus)

Uuringust nähtub, et alates määruse vastuvõtmisest on üks sadama pidaja ja mitu sadamateenuse osutajat oma raamatupidamissüsteeme kohandanud. Nii sadama pidajate kui ka sadamateenuse osutajate finantsläbipaistvus tagatakse raamatupidamise aastaaruannete või muude aruannete avaldamise ning auditite või määratud valitsusasutustele esitatavate aruannete abil. Toetavas uuringus on esitatud üksikasjalikum teave järgmise kohta: i) sadamateenuse osutamiseks või süvendustöödeks saadud riiklike vahendite eraldamine muuks tegevuseks eraldatud vahenditest (määruse artikli 11 lõige 2); ii) kaebused (määruse artikli 11 lõige 5); iii) uued riiklikud vahendid (määruse artikli 11 lõige 6); iv) hüvitis avaliku teenuse osutamise kohustuse täitmise eest (määruse artikli 11 lõige 7); ning v) võimalus – mida ükski liikmesriik ei ole kasutanud – jätta artikli 11 lõige 2 oma üldvõrgu sadamate suhtes kohaldamata (määruse artikli 11 lõige 8). Uuring näitas, et raamatupidamise lahususe nõuded on olnud tulemuslikud.

---

11 Sadama pidaja või pädev asutus võib otsustada osutada sadamateenust ise või õiguslikult eraldiseisva üksuse kaudu, mis on tema kontrolli all, nagu tema osakonnad.

12 Uradni list RS (Sloveenia Vabariigi ametlik väljaanne) nr 11/20.

Määruse artikkel 12 (sadamateenuse tasud)

Uuringus leiti, et ligikaudu kolmandik küsitlusele vastanud sadama pidajatest märkis, et sadamateenuste tasud on integreeritud muudesse maksetesse. Sadamateenuse osutajad kinnitasid, et sadamateenuse tasud ei sisaldu üldiselt muudes maksetes, kuna kliendid maksavad sadamateenuse tasud otse teenuseosutajale. Ajavahemikul 2023. aasta jaanuarist kuni 2024. aasta aprillini esitati liikmesriikide asjakohastele asutustele sadamateenuse tasudega seotud ametlikke kaebusi või asjakohasele asutusele teabe esitamise taotlusi väga vähe.

Määruse artikkel 13 (sadamataristu kasutustasu)

Uuringust nähtub, et enamiku sadamateenuse osutajate jaoks on sadamataristu kasutustasud kergesti tuvastatavad. Viis sadama pidajat on alates määruse vastuvõtmisest kehtestanud artikli 13 lõikes 4 nimetatud põhjustel sadamataristu kasutustasude erinevused. Seevastu ligi kolm neljandikku vastanud sadamateenuse osutajatest teatas, et sadamataristu kasutustasusid on sel ajavahemikul muudetud, ning peaaegu kõigil juhtudel teatati neist muudatustest õigel ajal. Lisaks ilmnes kolmel juhul konsulteeritud sidusrühmade tagasisidest, et sadamataristu kasutustasud ei olnud kooskõlas määruses sätestatud läbipaistvuse põhimõtetega. Sadamataristu kasutustasud avalikustatakse peaaegu kõigil juhtudel. Viimasena teatas veerand sadama pidajatest seoses riiklikele ametiasutustele esitatud kaebustega sadamataristu kasutustasude kohta, et neil paluti esitada asjakohasele asutusele teavet.

2.4. IV peatükk. Üld- ja lõppsätted

Määruse IV peatükis, mis koosneb **artiklitest 14–22**, on sätestatud normid, mis käsitlevad järgmist: i) töötajate koolitamine; ii) konsulteerimine sadama kasutajate ja muude sidusrühmadega; iii) kaebuste lahendamine; iv) asjakohased asutused; v) edasikaebamine; ning vi) karistused.

Määruse artikkel 14 (töötajate koolitamine)

Uuringus leiti, et neli sadamateenuse osutajat pidid alates määruse kohaldamisest muutma oma töötajate koolitamise tavasid.

Määruse artikkel 15 (konsulteerimine sadama kasutajate ja muude sidusrühmadega)

Uuringus leiti, et peaaegu kõik sadama pidajad konsulteerisid enne määruse kohaldamist sadama kasutajate ja sidusrühmadega. Neli Taani sadamat teatasid, et nad ei konsulteeri sidusrühmadega. Kui ruumiline planeerimine välja arvata, on konsultatsioonide arv alates määruse kohaldamisest peaaegu kõigis konsulteerimise põhjuste kategooriates suurenenud. See kasv on olnud kõige märgatavam meetmete puhul, mille abil tagatakse sadamaalal ohutus, sealhulgas vajaduse korral sadamatöötajate töötervishoid ja tööohutus. Uuringust nähtus, et määruse artiklis 15 sätestatud konsulteerimisnõue on olnud tulemuslik.

Määruse artikkel 16 (kaebuste lahendamine)

Artiklites 16, 17 ja 19 nõutakse, et liikmesriigid teavitaksid komisjoni oma riiklikest kaebuste lahendamise menetlustest ja asutustest (artikkel 16), asjakohastest asutustest (artikkel 17) ja karistuste süsteemist (artikkel 19).

24. märtsiks 2019 pidid liikmesriigid teavitama komisjoni järgmisest: i) nende kaebuste lahendamise kord; ja ii) kaebuste lahendamise eest vastutavad asutused (määruse artikli 16 lõige 7).

Tähtajaks (24. märts 2019) olid oma täielikud teavitamiskohustused täitnud 8 mereäärset liikmesriiki 23st[13]. 2019. aasta oktoobriks olid 14 mereäärset liikmesriiki täitnud kõik teavitamiskohustused ja komisjon saatis ülejäänud mereäärsetele liikmesriikidele kirja, milles tuletas neile meelde nende teavitamiskohustust. 2020. aasta juuniks oli oma täielikud teavitamiskohustused täitnud kokku 16 liikmesriiki. Selleks ajaks olid veel kolm liikmesriiki oma teavitamiskohustuse vaid osaliselt täitnud. Seetõttu algatas komisjon mitu rikkumismenetlust, mis lõpetati pärast seda, kui liikmesriigid olid oma teavitamiskohustused täitnud või põhjendatud kaebused lahendanud[14].

Käesoleva aruande avaldamise kuupäevaks on kõik mereäärsed liikmesriigid täitnud oma teavitamiskohustused[15].

Liikmesriikidelt saadud teabe kohaselt võib kaebusi lahendavad asutused jagada eri kategooriatesse: i) transpordi eest vastutavad reguleerivad asutused; ii) merendusasutused; iii) konkurentsi-, tarbijakaitse- või turuasutused; iv) transpordipoliitika eest vastutavad ministeeriumid; ning isegi v) asutused, mis on spetsiaalselt loodud sadamatega seotud kaebuste lahendamiseks.

Pärast saadud teadete vastavuskontrolli algatas komisjon 2023. aasta juulis Saksamaa vastu rikkumismenetluse INFR(2021)2041 seoses järgmisega: i) mõnes piirkonnas ei olnud sadamate kaebusi lahendavaid asutusi kindlaks määratud; ii) teistes Saksamaa piirkondades ei olnud neid sadamate kaebusi lahendavaid asutusi nõutava kindlusega kindlaks määratud; ning iii) nimetatud kaebusi lahendavad asutused ei vastanud määruse artikli 16 lõike 2 nõuetele. Pärast seda, kui Saksamaa oli kaebused lahendanud, lõpetati rikkumismenetlus 2025. aasta mais.

---

13 St liikmesriigid, kus on vähemalt üks meresadam.

14 2020. aasta juulis algatas komisjon rikkumismenetluse nelja liikmesriigi suhtes, kes ei olnud selleks ajaks täitnud ühtegi oma teavitamiskohustust: INFR(2020)2210 – Belgia, INFR(2020)2211 – Küpros, INFR(2020)2212 – Madalmaad ja INFR(2020)2213 – Portugal. 2022. aasta detsembriks olid kõik neli liikmesriiki täitnud kõik oma teavitamiskohustused ja 2023. aasta aprilliks olid vastavad rikkumismenetlused lõpetatud.
2021. aasta juunis algatas komisjon rikkumismenetluse kolme liikmesriigi suhtes, kes olid selleks ajaks oma teavitamiskohustused vaid osaliselt täitnud: INFR(2021)2042 – Horvaatia, INFR(2021)2043 – Itaalia ja INFR(2021)2044 – Sloveenia. 2021. aasta novembriks olid kaks neist liikmesriikidest täitnud kõik oma teavitamiskohustused ja 2022. aasta maiks olid vastavad rikkumismenetlused lõpetatud. Viimane veel pooleli olnud rikkumismenetlus lõpetati 2025. aasta detsembris.

15 Teadete ülevaade on esitatud järgmisel veebisaidil: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/ports/port-services-regulation_en.

Uuringus leiti, et kaebusi on esitatud kuue sadama pidaja kohta. Kaebusi on esitatud ka sadamateenuste kohta, sealhulgas konkreetselt laevaomanikelt. Tasub märkida, et toetava uuringu raames liikmesriikidelt saadud tagasiside kohaselt on ainult kolm liikmesriiki – Taani, Iirimaa ja Rootsi – teavitanud komisjoni saadud kaebustest. Enamikus liikmesriikides on kaebuste lahendamise vorm kättesaadav kohalikus keeles ja inglise keeles. Seoses teabevahetusega artikli 16 (mis hõlmab kaebuste lahendamist) kohaldamise kohta märgitakse toetavas uuringus, et sellist koostööd on tehtud Taani ja Rootsi ning Poola ja Sloveenia vahel. Komisjon julgustab sellist koostööd kooskõlas määruse artikli 16 lõikega 8. Komisjon on avaldanud artikli 16 lõike 7 kohaselt liikmesriikidelt saadud teabe nende kaebusi lahendavate asutuste kohta[16].

Määruse artikkel 17 (asjakohased asutused)

Liikmesriigid pidid ka määruse kohaselt tagama, et sadama kasutajaid ja muid asjaomaseid sidusrühmi teavitatakse asjakohastest asutustest, millele on viidatud: i) artikli 11 lõikes 5 (seoses kaebustega finantssuhete läbipaistvuse kohta); ii) artikli 12 lõikes 3 (seoses kaebustega sadamateenuse tasude kohta); ja artikli 13 lõikes 6 (seoses kaebustega sadamataristu kasutustasude kohta) ning et liikmesriigid peavad komisjoni nendest asutustest teavitama. Komisjon on selle teabe avaldanud[17].

Liikmesriikidelt saadud teabe kohaselt kuuluvad asjakohaste asutuste hulka: i) transpordi eest vastutavad reguleerivad asutused; ii) merendusasutused; iii) transpordi- või sadamapoliitika eest vastutavad ministeeriumid; või asjakohasel juhul iv) muud ministeeriumid, konkurentsiasutused või spetsiaalselt sadamatega seotud kaebuste lahendamisega tegelevad asutused.

Määruse artikkel 18 (edasikaebamine)

Uuringu käigus ei olnud võimalik saada teavet edasikaebuste kohta, mis olid esitatud sadama pidaja, pädeva asutuse või muu asjakohase riikliku asutuse poolt määruse alusel tehtud otsuste või võetud üksikmeetmete peale.

Määruse artikkel 19 (karistused)

Määruse kohaselt pidid liikmesriigid: i) kehtestama normid tõhusate, proportsionaalsete ja hoiatavate karistuste kohta, mida kohaldatakse määruse rikkumise korral; ning ii) võtma kõik vajalikud meetmed, et tagada nende normide rakendamine. Samuti pidid liikmesriigid nendest meetmetest komisjonile teatama. Erinevalt normidest, mis käsitlevad kaebuste lahendamist ja komisjoni teavitamist asjakohastest asutustest, ei ole komisjonil siiski kohustust karistusi käsitlevat teavet avaldada. Toetava uuringu raames ei saadud selle kohta lisateavet.

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.

Määruse artikkel 20 (aruanne – sadamasektori valdkondliku sotsiaaldialoogi ELi komitee raames tehtud edusammud)

Lisaks käesoleva aruande esitamisele Euroopa Parlamendile ja nõukogule määruse toimimise ja mõju kohta nõutakse määruse artiklis 20, et selles aruandes võetaks arvesse kõiki ELi sadamasektori valdkondliku sotsiaaldialoogi ELi komitee raames tehtud edusamme. Alates määruse jõustumisest on toimunud 22 sadamasektori valdkondliku sotsiaaldialoogi ELi komitee koosolekut. Komitees osalevate sotsiaalpartnerite üks olulisemaid saavutusi oli 2023. aastal sõlmitud kokkulepe sadamatöötajate koolitamise kohta seoses fumigeeritud konteineritega. Sadamasektori valdkondliku sotsiaaldialoogi ELi komitee arutas ka järgmist: i) tehnoloogiliste muutuste mõju sektorile; ii) ELi konkurentsipoliitika, sealhulgas konsortsiumide grupierandi määruse mõju sektorile; iii) suunised õnnetuste vältimiseks sadamates; iv) ohutus laeva pardal; v) oskused ja koolitus; vi) naised ja noored sadamasektoris; vii) ELi nõuded puistlastilaevade ohutu lastimise ja lossimise kohta; viii) meresõiduohutus; ix) heitkogustega kauplemise süsteemi meretranspordisektorile laiendamise mõju; ning x) Euroopa sadamastrateegia.

Sadamasektori valdkondliku sotsiaaldialoogi ELi komitee 5. veebruari 2026. aasta koosoleku eel väljendasid kolm sadamatöötajaid esindavat ELi tasandi organisatsiooni oma seisukohta, et ELi tasandi sotsiaaldialoog on andnud vähe käegakatsutavaid tulemusi, ning teavitasid komisjoni ja teisi tunnustatud sotsiaalpartnereid oma otsusest komiteest lahkuda. Komisjon võttis otsuse teadmiseks, olles samal ajal jätkuvalt pühendunud sotsiaaldialoogile ja sotsiaalpartneritega konsulteerimisele, et tagada kõigi sidusrühmade kaasamine poliitika kujundamisse.

Määruse artikkel 21 (üleminekumeetmed)

Selles artiklis sätestatakse **üleminekumeetmeid** käsitlevad normid, mille kohaselt:

- määrust ei kohaldata enne 15. veebruari 2017 sõlmitud tähtajaliste sadamateenuse lepingute suhtes;
- sadamateenuse lepingud, mis on sõlmitud enne 15. veebruari 2017 ning mis on tähtajatud või sarnase toimega, tuleb viia käesoleva määrusega vastavusse 1. juuliks 2025.

Uuringus leiti, et seitse sadama pidajat teatasid, et neil ei olnud enne 15. veebruari 2017 sõlmitud tähtajalisi või määruse jõustumise ajal kehtivaid sadamateenuse lepinguid. Teised sadama pidajad teatasid seevastu, et neil on sellised lepingud teatavat liiki sadamateenuste osutamiseks. Viiendik vastanud sadamateenuse osutajatest teatas, et neil on enne määruse jõustumist sõlmitud tähtajaline leping. Ühelgi sadama pidajal ei olnud enne 15. veebruari 2017 sõlmitud tähtajatuid sadamateenuse lepinguid. Mõnel sadamateenuse osutajal olid aga sellised lepingud olemas, enamasti ajapikendusega, et täita määruse nõudeid. Teabekogumisuuringust selgus, et ühes liikmesriigis olid sellised lepingud sõlmitud kõigi selles liikmesriigis tegutsevate lootsimisettevõtetega. Tuletatakse meelde, et määruse artikli 21 lõike 2 kohaselt oleks sadamateenuse lepinguid, mis on sõlmitud enne 15. veebruari 2017 ning mis on tähtajatud või sarnase toimega, tulnud muuta 1. juuliks 2025, et viia need määrusega vastavusse.

Määruse artikkel 22 (jõustumine)

See artikkel sisaldab määruse **kohaldamise alguskuupäeva edasilükkamist** kahe aasta võrra alates selle jõustumise kuupäevast, mis tähendab, et määrust hakati kohaldama alles 24. märtsil 2019.

3. MÄÄRUSE MUUDATUSED JA NENDE RAKENDAMINE

Pärast määruse vastuvõtmist 14. veebruaril 2017 on sellesse tehtud üks kohaldatav muudatus, nimelt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2020/697[18], mis võimaldas sadama pidajatel või pädevatel asutustel COVID-19 puhangu tõttu olla kuni 2020. aasta oktoobrini sadamataristu kasutustasude kogumisega seoses paindlik.

Vastavalt määruse (EL) 2020/697 artiklile 1 võib sadama pidaja või pädev asutus otsustada loobuda sadamataristu kasutustasude nõudmisest või nende maksmise peatada, neid vähendada või lükata nende maksetähtaega edasi kasutustasude puhul, mis kuuluvad tasumisele ajavahemikus 1. märtsist 2020 kuni 31. oktoobrini 2020.

Toetava uuringu käigus kogutud andmete kohaselt kasutasid määruse (EL) 2020/697 artikliga 1 antud võimalusi viis liikmesriiki kõigi oma riigi sadamate puhul, kuus sadama pidajat ja üks pädev asutus. Rakendatud meetmete üksikasjad on esitatud toetavas uuringus.

4. JÄRELDUS

Alates määruse vastuvõtmisest üheksa aastat tagasi on määrust rakendatud järk-järgult, kuid teatavate viivitustega.

Enne määruse kohaldamist leidsid liikmesriigid ja sidusrühmad, et mitme sätte tähenduse selgitamiseks on vaja komisjonilt suuniseid. Komisjon esitas need suunised 2018. aastal, et aidata määrust nõuetekohaselt rakendada. Määruse ebaõige kohaldamisega seotud kaebusi ja rikkumismenetlusi oli piiratud arv.

Täitmise tagamisel on komisjoni täitemeetmed keskendunud liikmesriikide teavitamiskohustustele. See hõlmas vajaduse korral mitme rikkumismenetluse algatamist, mis kõik on andnud soovitud tulemuse, tagades liikmesriikide teavitamiskohustuste täitmise.

Määrusega (EL) 2020/697 anti sadama pidajale või pädevale asutusele võimalus COVID-19 pandeemia tõttu loobuda ajavahemikul 1. märtsist 2020 kuni 31. oktoobrini 2020 tasumisele kuuluvate sadamataristu kasutustasude nõudmisest, nende maksmine peatada, neid vähendada või lükata nende maksetähtaeg edasi. Euroopa sadamad ei kasutanud seda ajutist võimalust peaaegu üldse ja meetme pikendamist ei peetud vajalikuks.

---

[18] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. mai 2020. aasta määrus (EL) 2020/697, millega muudetakse määrust (EL) 2017/352, et võimaldada sadama pidajal või pädeval asutusel olla paindlik sadamataristu kasutustasude nõudmisel seoses COVID-19 puhanguga (ELT L 165, 27.5.2020, lk 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/697/oj).

Kokkuvõttes leiab komisjon, et sadamateenuse osutamise ELi raamistiku ja sadamate finantsläbipaistvuse ühiste normide rakendamine on määruses sätestatud eesmärkidega kooskõlas ja rahuldav.

Komisjon jätkab siiski koostööd liikmesriikide ja sidusrühmadega, et jälgida määruse nõuetekohast kohaldamist üleeuroopalise transpordivõrgu 327 sadamas.