EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 8.10.2026
COM(2026) 535 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

Zpráva o fungování a účinnosti nařízení o přístavních službách

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

Zpráva o fungování a účinnosti nařízení o přístavních službách

1. ÚVOD

V Evropské unii (EU) funguje podél 60 000 km pobřeží více než 1 000 komerčních námořních přístavů. Díky tomu patří EU mezi regiony s největším počtem přístavů na světě. Celkem 327[1] z těchto přístavů je součástí transevropské dopravní sítě – z toho 97 patří do „hlavní“ sítě a 230 do „globální“ sítě.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/352 (dále jen „nařízení“)[2] má tři hlavní cíle. Prvním cílem je zajistit rámec pro poskytování přístavních služeb. Druhým cílem je zajistit, aby byl zaveden vhodný rámec pro přilákání nezbytných investic do všech námořních přístavů transevropské dopravní sítě. Třetím cílem je zajistit rovné podmínky na evropské úrovni v rámci jednotlivých přístavů i mezi nimi v celé Evropě.

Jak je uvedeno v 10. bodě odůvodnění, nařízení nestanoví žádný konkrétní model pro správu námořních přístavů a nijak se nedotýká pravomoci členských států poskytovat v souladu s právem EU nehospodářské služby obecného zájmu. Pro správu přístavů lze podle nařízení zvolit různé modely za předpokladu, že bude zajištěn soulad s rámcem pro poskytování přístavních služeb a společnými pravidly finanční transparentnosti stanovenými v tomto nařízení.

V souladu s článkem 20 nařízení byla Komise povinna předložit tuto zprávu Evropskému parlamentu a Radě nejpozději do 24. března 2023. Je možné předložit až nyní v roce 2026, a to ze dvou důvodů: i) zpoždění, k nimž došlo v členských státech poskytujících informace, které od nich byly požadovány; a ii) pomalá odezva zúčastněných stran na dotazník[3].

Tato zpráva poukazuje na dopady provádění nařízení. Má poskytnout přehled o současném provádění nařízení a jeho fungování a zohledňuje rovněž veškerý pokrok dosažený v rámci Výboru pro odvětvový sociální dialog EU v odvětví přístavů, jak to vyžaduje článek 20 nařízení. Tato zpráva není hodnocením nařízení.

Tato zpráva vychází:

– z oznámení členských států v souvislosti s uplatňováním nařízení,

[1] 283 námořních přístavů a 44 smíšených námořních a vnitrozemských přístavů.

[2] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/352 ze dne 15. února 2017, kterým se zřizuje rámec pro poskytování přístavních služeb a stanoví společná pravidla pro finanční transparentnost přístavů (Úř. věst. L 57, 3.3.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/352/oj).

[3] V rámci podpůrné studie zadané Komisí za účelem shromažďování údajů a konzultací s členskými státy a příslušnými zúčastněnými stranami. Podpůrná studie je připojena k této zprávě.

– ze zjištění podpůrné studie (zveřejněné společně s touto zprávou), kterou zadala Komise za účelem shromáždění údajů a konzultací s členskými státy a příslušnými zúčastněnými stranami prostřednictvím dotazníků a cílených rozhovorů;

– z výměn názorů s členskými státy a zúčastněnými stranami z námořního odvětví v rámci expertní skupiny Komise – Evropského fóra přístavů[4];

– z výměn informací s orgány členských států odpovědnými za námořní přístavy v rámci plnění jejich povinností informovat Komisi[5].

Dialog mezi Komisí, vnitrostátními orgány odpovědnými za přístavy a různými zúčastněnými stranami z námořního a přístavního odvětví probíhá v rámci Evropského fóra přístavů, což je expertní skupina zřízená Komisí.

Evropské fórum přístavů bylo zřízeno jako expertní skupina Komise v květnu 2017. Jeho úkolem je výměna informací a poskytování poradenství v záležitostech týkajících se přístavů, a zejména poskytování poradenství Komisi ohledně iniciativ zaměřených na podporu a prosazování jednotného provádění nařízení.

Evropské fórum přístavů se skládá z orgánů 27 členských států, dalších veřejných subjektů (např. členských států EHP) a patnácti organizací zastupujících přístavní profese a odvětví.

Evropské fórum přístavů se od svého založení sešlo desetkrát a projednalo celou řadu otázek, které se přímo týkají odvětví přístavů. Od svého vzniku jednalo zejména o některých klíčových ustanoveních nařízení, a to především o těch, která se týkají: i) přístupu na trh s přístavními službami; ii) transparentnosti; iii) poplatků; iv) konzultací; v) mechanismů pro řešení stížností a vi) přechodných ustanovení.

V této souvislosti Komise shromáždila dotazy týkající se některých ustanovení nařízení a poskytla pokyny, jak tyto dotazy nejlépe řešit. Položené dotazy a poskytnuté odpovědi jsou k dispozici v příloze zápisu ze třetího zasedání Evropského fóra přístavů, které se konalo dne 14. prosince 2018.

Mezi další témata projednávaná v rámci Evropského fóra přístavů patřily: i) legislativní nebo politické iniciativy, které Komise navrhla od založení expertní skupiny; ii) možnosti financování a získávání finančních prostředků pro přístavy; iii) studie provedené konzultanty jménem Komise; iv) výměny příkladů osvědčených postupů v odvětví přístavů; v) zpětná vazba od podskupin Evropského fóra přístavů a vi) obecná zpětná vazba od zúčastněných stran.

Za účelem shromáždění údajů o provádění nařízení najala Komise konzultanta pro úkol s názvem „Podpůrná studie ke zprávě o provádění nařízení, kterým se zřizuje rámec pro

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

[5] Jak vyžadují články 16 (Řešení stížností), 17 (Relevantní orgány) a 19 (Sankce) nařízení.

poskytování přístavních služeb a společná pravidla pro finanční transparentnost přístavů (EU) 2017/352“[6].

Cílem tohoto úkolu bylo vypracovat přehled na podporu této zprávy o provádění, a to prostřednictvím: i) cílených dotazníků pro členské státy, řídící orgány přístavů, poskytovatele přístavních služeb a rejdařské společnosti a ii) cílených rozhovorů s řídícími orgány přístavů a poskytovateli přístavních služeb. Tato zjišťovací studie poskytuje přehled o provádění nařízení.

Studie se vztahuje na období od ledna 2023 do dubna 2024. Původně měla trvat dvanáct měsíců, ale byla prodloužena vzhledem k pomalé odezvě na dotazníky ze strany řady členských států a zúčastněných stran.

V této souvislosti orgány osmi z 22 pobřežních členských států – tedy více než třetiny – na dotazníky neodpověděly, a to i přes několik upomínek, mimo jiné ze strany Komise. Stejná nedostatečná odezva byla problémem i pro zúčastněné strany. Řídící orgány přístavů z deseti členských států – tedy téměř poloviny států– na dotazník vůbec neodpověděly a dalších šest odpovědělo pouze částečně. U poskytovatelů přístavních služeb byla situace povzbudivější. Od sedmi členských států stále nebyly obdrženy dostatečné odpovědi, avšak od zástupců patnácti členských států byly obdrženy úplné soubory odpovědí.

Jak je zdůrazněno v přehledech obsažených v podpůrné studii, celková míra odezvy byla nevyvážená, přičemž některé členské státy či zúčastněné strany poskytly pouze částečné odpovědi nebo neodpověděly vůbec, a to navzdory opakovaným žádostem o poskytnutí zpětné vazby ze strany konzultanta i Komise. V důsledku toho je třeba k reprezentativnosti výsledků studie přistupovat obezřetně.

2. PROVÁDĚNÍ NAŘÍZENÍ PODLE KAPITOL

2.1. Kapitola I: Předmět, rozsah a definice

Kapitola I nařízení, která zahrnuje **články 1 a 2**, stanoví obecný rámec nařízení.

Článek 1 nařízení (předmět a oblast působnosti)

Pokud jde o zeměpisnou působnost, nařízení se vztahuje na všechny námořní přístavy transevropské dopravní sítě uvedené na seznamu v příloze II nařízení (EU) č. 1315/2013 (nyní nahrazeného nařízením (EU) 2024/1679)[7].

Podle čl. 1 odst. 5 nařízení se však členské státy mohou rozhodnout, že nařízení nepoužijí na námořní přístavy v „globální“ síti, které se nacházejí v nejvzdálenějších regionech.

---

[6] Evropská komise: Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu, *Podpůrná studie ke zprávě o provádění nařízení, kterým se zřizuje rámec pro poskytování přístavních služeb a společná pravidla pro finanční transparentnost přístavů (EU) 2017/352,* Úřad pro publikace Evropské unie, 2026, ISBN: 978-92-68-36569-4, https://op.europa.eu/publication/manifestation_identifier/PUB_MI0126001ENN.

[7] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 ze dne 13. června 2024 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013 (Úř. věst. L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.

Portugalsko takové oznámení učinilo. Stejně tak mohou členské státy rozhodnout o použití tohoto nařízení na námořní přístavy, které nejsou součástí transevropské dopravní sítě[8]. Nařízení se tedy v současné době vztahuje na všech 97 přístavů hlavní sítě a 230 přístavů „globální“ sítě.

Pokud jde o **věcnou působnost**, nařízení se plném rozsahu vztahuje na poskytování následujících kategorií přístavních služeb buď v přístavním areálu, nebo na přístupových vodních cestách do přístavu: i) doplňování paliva; ii) vyvazování; iii) sběr lodního odpadu a zbytků lodního nákladu a iv) služby vlečných lodí.

Článek 2 nařízení (definice)

Některé členské státy a zúčastněné strany předložily dotazy týkající se výkladu několika definic obsažených v článku 2. Komise tyto dotazy a odpovědi zveřejnila v rámci činnosti Evropského fóra přístavů, jak je uvedeno výše.

2.2. Kapitola II: Poskytování přístavních služeb

Kapitola II nařízení, která zahrnuje **články 3 až 10,** obsahuje pravidla týkající se poskytování přístavních služeb, a to: i) organizace přístavních služeb; ii) minimálních požadavků na poskytování přístavních služeb; iii) postupů k zajištění souladu s minimálními požadavky; iv) omezení počtu poskytovatelů přístavních služeb; v) závazků veřejné služby; vi) interních provozovatelů; vii) ochrany práv zaměstnanců a viii) výjimek.

Článek 3 nařízení (organizace přístavních služeb)

Tento článek obecně nastiňuje pravidla týkající se organizace přístavních služeb, která jsou podrobněji rozpracována v následujících článcích. Tato pravidla se týkají například těchto otázek: i) minimálních požadavků; ii) omezení počtu poskytovatelů přístavních služeb; iii) závazků veřejné služby a iv) omezení týkajících se interních provozovatelů.

Studie zjistila, že nejčastěji uplatňovanou podmínkou v oblasti přístavních služeb byly minimální požadavky, následované omezeními počtu poskytovatelů a závazky veřejné služby. Omezení týkající se interních provozovatelů se uplatňovala jen okrajově, pokud vůbec. Většina těchto podmínek však platila již před začátkem uplatňování nařízení. Tyto podmínky byly uplatňovány především řídícími orgány přístavů, neboť většina členských států až na dvě výjimky žádnou z těchto podmínek neuložila.

Článek 4 nařízení (minimální požadavky na poskytování přístavních služeb)

[8] K dnešnímu dni žádný členský stát takové oznámení neučinil.

Studie zjistila, že všichni poskytovatelé přístavních služeb, kteří odpověděli v rámci průzkumu, uvedli, že musí splňovat minimální požadavky. Většina poskytovatelů, kteří odpověděli v rámci průzkumu, uvedla, že uplatňování nařízení nepřineslo žádné změny v těchto požadavcích. Až na některé výjimky uplatňovaly všechny řídící orgány přístavů minimální požadavky na poskytování přístavních služeb.

S odvoláním na čl. 4 odst. 3 nařízení informovaly tři členské státy – Francie, Itálie a Španělsko – Komisi o svém rozhodnutí zavést požadavek „státní vlajky“ pro plavidla používaná převážně pro vlečení v přístavech nacházejících se na jejich území (tj. vlečná plavidla musela být registrována pod vlajkou země, v níž poskytovala služby). Komise následně obdržela stížnost na jeden z těchto členských států týkající se provádění čl. 4 odst. 3 nařízení. Komise následně zahájila řízení o nesplnění povinnosti proti těmto třem členským státům v souvislosti s tímto požadavkem na „státní vlajku“: INFR(2025)2080 – Francie, INFR(2025)2081 – Itálie a INFR(2025)4021 – Španělsko.

Článek 5 nařízení (postup k zajištění souladu s minimálními požadavky)

Studie zjistila, že převážná většina poskytovatelů přístavních služeb odpověděla, že obdržela odpověď na svou žádost o poskytnutí přístavní služby za méně než jeden měsíc. Ve dvou případech poskytovatelé přístavních služeb uvedli, že jejich žádost o poskytnutí přístavní služby byla zamítnuta na základě minimálních požadavků.

Článek 6 nařízení (omezení počtu poskytovatelů přístavních služeb)

S využitím čl. 6 odst. 1 nařízení se Portugalsko rozhodlo[9] udělit svým přístavům v „globální“ síti (které nesplňují kritéria čl. 20 odst. 2 písm. b) nařízení (EU) č. 1315/2013[10]) pravomoc omezit počet poskytovatelů služeb v souvislosti s danou přístavní službou.

Studie zjistila, že přibližně polovina respondentů z řad řídících orgánů přístavů se rozhodla tato omezení uložit, zatímco přibližně polovina žádné tyto požadavky neuložila. Všechny řídící orgány přístavů, které uvedly, že mají zavedena omezení, uvedly, že tato omezení platila již před začátkem uplatňování nařízení. Obecně je doplňování paliva přístavní službou, která podléhá nejmenším omezením, zatímco nejvíce omezeny jsou lodivodské služby a služby vlečných lodí, a to mimo jiné i v důsledku požadavku na „státní vlajku“ pro vlečné čluny. Hlavní důvody, které řídící orgány uvádějí pro uložení omezení, souvisejí s plněním závazků veřejné služby a s potřebou zajistit bezpečné, chráněné nebo z hlediska životního prostředí udržitelné přístavní činnosti. Některé řídící orgány přístavů poskytují některé přístavní služby samy nebo prostřednictvím subjektu, který ovládají, a některé řídící orgány přístavů se rozhodly omezit počet poskytovatelů na jednoho.

Článek 7 nařízení (závazky veřejné služby)

Studie zjistila, že dva členské státy – Belgie a Portugalsko – svěřily právo ukládat závazky veřejné služby řídícím orgánům přístavu. Kromě toho ukládají závazky veřejné služby také

[9] Legislativní nařízení č. 9/2022 ze dne 11. ledna 2022.
[10] Nyní čl. 25 odst. 4 písm. b) nařízení (EU) 2024/1679.

jeden finský a jeden italský přístav. V tomto ohledu se závazky veřejné služby nejvíce týkají lodivodských služeb, služeb vlečných lodí, vyvazování a sběru odpadu.

Článek 8 nařízení (interní provozovatel)

Ze studie vyplývá, že v jednom členském státě (Dánsku) jsou interní provozovatelé[11] poměrně běžní a že několik interních provozovatelů poskytuje některé přístavní služby také v několika přístavech v Belgii, Chorvatsku, Německu, Itálii, Lotyšsku a Portugalsku. Přístavní služby, které byly nahlášeny jako služby poskytované interními provozovateli, jsou všechny přístavní služby, na které se vztahuje nařízení, přičemž žádná konkrétní přístavní služba nevybočuje z hlediska počtu výskytů.

Článek 9 nařízení (zajištění práv zaměstnanců)

Studie zjistila, že většina řídících orgánů přístavů již před začátkem uplatňování nařízení vyžadovala záruku odpovídajících pracovních podmínek zaměstnanců a čtyři přístavy dokonce přistoupily k převodu práv a povinností dosavadního poskytovatele přístavních služeb na nového poskytovatele.

Článek 10 nařízení (výjimky)

Kapitola II (o poskytování přístavních služeb) a článek 21 (o přechodných opatřeních) nařízení se nevztahují na nákladové operace, služby osobní dopravy a lodivodské služby. Nicméně podle čl. 10 odst. 2 nařízení se členské státy mohou rozhodnout, že na lodivodské služby použijí jak kapitolu II, tak článek 21. Této možnosti využil jeden členský stát, a to Slovinsko[12].

2.3. Kapitola III: Finanční transparentnost a nezávislost

Kapitola III nařízení, která zahrnuje **články 11 až 13,** obsahuje pravidla týkající se: i) transparentnosti finančních vztahů mezi veřejnými orgány a řídícím orgánem přístavu; ii) poplatků za přístavní služby a iii) poplatků za přístavní infrastrukturu.

Je třeba podotknout, že ačkoli čl. 10 odst. 1 vylučuje nákladové operace, služby osobní dopravy a lodivodské služby z oblasti působnosti kapitoly II, na všechny tyto tři druhy služeb se vztahují ustanovení kapitoly III.

Článek 11 nařízení (transparentnost finančních vztahů)

[11] Řídící orgán přístavu nebo příslušný orgán se mohou rozhodnout poskytovat přístavní službu buď samy, nebo prostřednictvím právně samostatného subjektu, který ovládají obdobným způsobem, jakým ovládají své vlastní útvary.
[12] Uradni list RS (Úřední věstník Republiky Slovinsko) č. 11/20.

Studie zjistila, že od přijetí nařízení provedl jeden řídící orgán přístavu a několik poskytovatelů přístavních služeb úpravy svých účetních systémů. Finanční transparentnost jak pro řídící orgány přístavů, tak pro poskytovatele přístavních služeb je zajištěna zveřejňováním ročních účetních závěrek či zpráv, jakož i prováděním auditů nebo předkládáním podkladů určeným vládním orgánům. Podrobnější informace jsou uvedeny v podpůrné studii a týkají se: i) oddělení veřejných finančních prostředků získaných za poskytování přístavních služeb nebo bagrování pod vodou od finančních prostředků přidělených na jiné činnosti (čl. 11 odst. 2 nařízení); ii) stížnosti (čl. 11 odst. 5 nařízení); iii) nových veřejných finančních prostředků (čl. 11 odst. 6 nařízení); iv) vyrovnávací platby za závazky veřejné služby (čl. 11 odst. 7 nařízení); a v) možnosti – kterou žádný členský stát nevyužil – neuplatňovat čl. 11 odst. 2 na své přístavy „globální“ sítě (čl. 11 odst. 8 nařízení). Studie ukázala, že požadavky na oddělené účetnictví byly účinné.

Článek 12 nařízení (poplatky za přístavní služby)

Studie zjistila, že přibližně třetina řídících orgánů přístavů, které odpověděly na průzkum, uvedla, že poplatky za přístavní služby jsou začleněny do jiných plateb. Poskytovatelé přístavních služeb potvrdili, že poplatky za přístavní služby nejsou zpravidla zahrnuty v jiných platbách, jelikož klienti tyto poplatky hradí přímo poskytovateli služeb. V období od ledna 2023 do dubna 2024 bylo relevantním orgánům v členských státech podáno jen velmi málo formálních stížností týkajících se poplatků za přístavní služby nebo žádostí o poskytnutí informací příslušnému orgánu.

Článek 13 nařízení (poplatky za přístavní infrastrukturu)

Studie zjistila, že pro převážnou většinu poskytovatelů přístavních služeb jsou poplatky za přístavní infrastrukturu snadno zjistitelné. Od přijetí nařízení zavedlo pět řídících orgánů přístavů odstupňování výše poplatků za přístavní infrastrukturu z důvodů uvedených v čl. 13 odst. 4. Naproti tomu téměř tři čtvrtiny poskytovatelů přístavních služeb, kteří odpověděli, prohlásily, že poplatky za přístavní infrastrukturu se během tohoto období změnily a že téměř ve všech případech byly tyto změny sděleny včas. Kromě toho ve třech případech zpětná vazba od konzultovaných zúčastněných stran naznačovala, že poplatky za přístavní infrastrukturu nejsou v souladu se zásadami transparentnosti stanovenými v nařízení. Téměř ve všech případech jsou poplatky za přístavní infrastrukturu zveřejňovány. A konečně, pokud jde o stížnosti týkající se poplatků za přístavní infrastrukturu, které obdržely vnitrostátní orgány, čtvrtina řídících orgánů přístavů uvedla, že byly požádány o poskytnutí informací příslušnému orgánu.

2.4. Kapitola IV: Obecná a závěrečná ustanovení

Kapitola IV nařízení, která zahrnuje **články 14 až 22**, obsahuje pravidla týkající se: i) odborné přípravy zaměstnanců; ii) konzultace uživatelů přístavu a dalších zúčastněných stran; iii) řešení stížností; iv) relevantních orgánů; v) odvolání a vi) sankcí.

Článek 14 nařízení (odborná příprava zaměstnanců)

Studie zjistila, že čtyři poskytovatelé přístavních služeb museli od začátku uplatňování nařízení změnit své postupy v oblasti odborné přípravy zaměstnanců.

Článek 15 nařízení (konzultace uživatelů přístavu a dalších zúčastněných stran)

Studie zjistila, že téměř všechny řídící orgány přístavů vedly konzultace s uživateli přístavu a zúčastněnými stranami před začátkem uplatňování nařízení. Čtyři dánské přístavy prohlásily, že se zúčastněnými stranami konzultace nevedou. S výjimkou územního plánování se počet konzultací od začátku uplatňování nařízení zvýšil téměř ve všech kategoriích důvodů pro konzultaci. Tento nárůst byl nejvýraznější u opatření k zajištění bezpečnosti v prostoru přístavu, případně včetně zdraví a bezpečnosti práce přístavních zaměstnanců. Studie ukázala, že požadavek na konzultaci obsažený v článku 15 je účinný.

Článek 16 nařízení (řešení stížností)

Články 16, 17 a 19 vyžadují, aby členské státy informovaly Komisi o svých vnitrostátních postupech a orgánech pro řešení stížností (článek 16), relevantních orgánech (článek 17) a systému sankcí (článek 19).

Do 24. března 2019 byly členské státy povinny informovat Komisi o: i) svém postupu řešení stížností a ii) svých orgánech příslušných pro řešení stížností (čl. 16 odst. 7 nařízení).

Ve lhůtě do 24. března 2019 splnilo všechny své oznamovací povinnosti osm z tehdejších 23 pobřežních členských států[13]. Do října 2019 splnilo všechny své oznamovací povinnosti čtrnáct pobřežních členských států a Komise zaslala zbývajícím pobřežním členským státům dopis, v němž jim připomněla jejich oznamovací povinnosti. Do června 2020 splnilo všechny své oznamovací povinnosti celkem šestnáct členských států. Do té doby splnily další tři členské státy své oznamovací povinnosti pouze částečně. Komise proto zahájila několik řízení o nesplnění povinnosti, která byla následně uzavřena poté, co členské státy splnily své oznamovací povinnosti nebo vyřešily věcné námitky[14].

K datu zveřejnění této zprávy splnily své oznamovací povinnosti všechny pobřežní členské státy[15].

---

[13] Tj. členské státy, které mají alespoň jeden námořní přístav.

[14] V červenci 2020 zahájila Komise řízení o nesplnění povinnosti proti čtyřem členským státům, které do té doby nesplnily žádnou ze svých oznamovacích povinností: INFR(2020)2210 – Belgie, INFR(2020)2211 – Kypr, INFR(2020)2212 – Nizozemsko a INFR(2020)2213 – Portugalsko. Do prosince 2022 splnily všechny čtyři členské státy všechny své oznamovací povinnosti a do dubna 2023 byly příslušné případy nesplnění povinnosti uzavřeny.
V červnu 2021 zahájila Komise řízení o nesplnění povinnosti proti třem členským státům, které do té doby splnily své oznamovací povinnosti pouze částečně: INFR(2021)2042 – Chorvatsko, INFR(2021)2043 – Itálie a INFR(2021)2044 – Slovinsko. Do listopadu 2021 splnily dva z těchto členských států všechny své oznamovací povinnosti a do května 2022 byly příslušné případy nesplnění povinnosti uzavřeny. Poslední zbývající řízení o nesplnění povinnosti bylo uzavřeno v prosinci 2025.

[15] Přehled oznámení naleznete na těchto internetových stránkách: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/ports/port-services-regulation_cs

Podle informací obdržených od členských států lze orgány pro řešení stížností rozdělit do různých kategorií: i) regulační orgány odpovědné za dopravu; ii) námořní orgány; iii) orgány pro ochranu hospodářské soutěže, spotřebitelů nebo trhu; iv) ministerstva odpovědná za dopravní politiku a dokonce i v) orgány zřízené výslovně za účelem řešení stížností souvisejících s přístavy.

Po provedení kontrol shody obdržených oznámení zahájila Komise v červenci 2023 řízení o nesplnění povinnosti INFR(2021)2041 proti Německu z následujících důvodů: i) neuvedení orgánů pověřených řešením stížností v přístavech v některých svých regionech; ii) neurčení orgánů pověřených řešením stížností v přístavech v jiných německých regionech s požadovanou mírou jistoty a iii) skutečnost, že určené orgány pro řešení stížností nesplňovaly požadavky stanovené v čl. 16 odst. 2 nařízení. Poté, co Německo tyto námitky vyřešilo, bylo řízení o nesplnění povinnosti v květnu 2025 uzavřeno.

Studie zjistila, že předmětem stížností bylo šest řídících orgánů jednoho přístavu. Předmětem stížností byly také přístavní služby, a to zejména ze strany majitelů lodí. Je třeba podotknout, že podle zpětné vazby obdržené od členských států v rámci podpůrné studie informovaly Komisi o stížnostech, které obdržely, pouze tři členské státy – Dánsko, Irsko a Švédsko. Ve většině členských států je formulář pro řešení stížnosti k dispozici v místním jazyce a v angličtině. Pokud jde o výměnu informací týkajících se uplatňování článku 16 (který se zabývá řešením stížností), podpůrná studie uvádí, že k této spolupráci dochází mezi Dánskem a Švédskem, jakož i mezi Polskem a Slovinskem. Komise tuto spolupráci podporuje v souladu s čl. 16 odst. 8 nařízení. V souladu s čl. 16 odst. 7 Komise zveřejnila informace, které obdržela od členských států ohledně jejich orgánů pro řešení stížností[16].

Článek 17 nařízení (relevantní orgány)

Členské státy byly podle nařízení rovněž povinny zajistit, aby byli uživatelé přístavů a další příslušné zúčastněné strany informováni o relevantních orgánech uvedených v: i) čl. 11 odst. 5 (v souvislosti se stížnostmi týkajícími se transparentnosti finančních vztahů); ii) čl. 12 odst. 3 (v souvislosti se stížnostmi týkajícími se poplatků za přístavní služby) a iii) čl. 13 odst. 6 (v souvislosti se stížnostmi týkajícími se poplatků za přístavní infrastrukturu) a že členské státy musí Komisi o těchto orgánech informovat. Komise uvedené informace zveřejnila[17].

Podle informací obdržených od členských států patří mezi typy relevantních orgánů mimo jiné: i) regulační orgány odpovědné za dopravu; ii) námořní orgány; iii) ministerstva odpovědná za dopravu nebo přístavní politiku; nebo případně iv) další ministerstva, orgány pro ochranu hospodářské soutěže nebo orgány konkrétního přístavu pro řešení stížností.

Článek 18 nařízení (odvolání)

Studie nebyla schopna získat informace o odvoláních proti rozhodnutím nebo jednotlivým opatřením přijatým podle nařízení jakýmkoli řídícím orgánem přístavu, příslušným orgánem nebo jiným příslušným vnitrostátním orgánem.

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

Článek 19 nařízení (sankce)

Členské státy byly podle nařízení povinny: i) stanovit pravidla týkající se účinných, přiměřených a odrazujících sankcí za porušení nařízení a ii) přijmout veškerá nezbytná opatření k zajištění toho, aby byla tato pravidla prováděna. Členské státy byly rovněž povinny tato opatření oznámit Komisi. Na rozdíl od pravidel pro řešení stížností a oznamování příslušných orgánů Komisi však Komise v souvislosti se sankcemi nepožaduje zveřejnění. Podpůrná studie nezjistila žádné další informace.

Článek 20 nařízení (zpráva – pokrok dosažený ve Výboru EU pro odvětvový sociální dialog v odvětví přístavů)

Kromě předložení této zprávy o fungování a účinnosti nařízení Evropskému parlamentu a Radě vyžaduje článek 20 nařízení, aby tato zpráva zohlednila veškerý pokrok dosažený v rámci Výboru EU pro odvětvový sociální dialog v odvětví přístavů. Od vstupu nařízení v platnost se uskutečnilo 22 zasedání Výboru pro odvětvový sociální dialog v odvětví přístavů. Významným úspěchem sociálních partnerů, kteří se scházejí v rámci tohoto výboru, je dohoda uzavřená v roce 2023 ohledně odborné přípravy přístavních zaměstnanců v souvislosti s fumigovanými kontejnery. Výbor EU pro odvětvový sociální dialog v odvětví přístavů rovněž projednal: i) dopad technologických změn na toto odvětví; ii) dopad politiky EU na toto odvětví v oblasti hospodářské soutěže, včetně nařízení o blokové výjimce pro konsorcia; iii) pokyny pro předcházení nehodám v přístavech; iv) bezpečnost na palubě; v) dovednosti a odbornou přípravu; vi) ženy a mladé lidi v odvětví přístavů; vii) požadavky EU na bezpečnou nakládku a vykládku lodí pro dopravu hromadného nákladu; viii) námořní bezpečnost; ix) dopad rozšíření systému obchodování s emisemi na odvětví námořní dopravy a x) evropskou strategii pro přístavy.

V rámci příprav na zasedání Výboru EU pro odvětvový sociální dialog v odvětví přístavů, které se konalo 5. února 2026, tři organizace na úrovni EU zastupující přístavní zaměstnance vyjádřily názor, že sociální dialog na úrovni EU přinesl jen omezené hmatatelné výsledky, a informovaly Komisi a ostatní uznané sociální partnery o svém rozhodnutí z výboru vystoupit. Komise vzala toto rozhodnutí na vědomí, přičemž je i nadále odhodlána vést sociální dialog a konzultace se sociálními partnery s cílem zajistit zapojení všech zúčastněných stran do rozvoje politiky.

Článek 21 nařízení (přechodná opatření)

Tento článek obsahuje pravidla týkající se **přechodných opatření**, která stanoví, že:

- nařízení se nepoužije na smlouvy o poskytování přístavních služeb uzavřené před 15. únorem 2017, které jsou časově omezené;
- smlouvy o poskytování přístavních služeb uzavřené před 15. únorem 2017, které mají neomezenou platnost nebo mají podobný účinek, musí být uvedeny do souladu s nařízením do 1. července 2025.

Studie zjistila, že sedm přístavních orgánů uvedlo, že nemají žádné smlouvy o poskytování přístavních služeb, které byly uzavřeny před 15. únorem 2017 a byly časově omezené nebo

byly platné v okamžiku vstupu nařízení v platnost. Na druhou stranu jiné řídící orgány přístavů prohlásily, že mají tyto smlouvy pro určité druhy přístavních služeb. Pětina dotázaných poskytovatelů přístavních služeb, kteří odpověděli, prohlásila, že mají smlouvu, která byla uzavřena před vstupem nařízení v platnost a která je časově omezená. Žádný z řídících orgánů neměl uzavřeny smlouvy o poskytování přístavních služeb před 15. únorem 2017, které by nebyly časově omezené. Několik poskytovatelů přístavních služeb však tyto smlouvy mělo, většinou s odkladnou lhůtou pro dosažení souladu s nařízením. Ze studie s cílem zjistit skutečnosti vyplynulo, že jeden členský stát měl uzavřeny tyto smlouvy se všemi společnostmi poskytujícími lodivodské služby, které působí v tomto členském státě. Připomíná se, že podle čl. 21 odst. 2 nařízení měly být smlouvy o poskytování přístavních služeb uzavřené před 15. únorem 2017, které mají neomezenou platnost nebo mají podobný účinek, uvedeny do souladu s tímto nařízením do 1. července 2025.

Článek 22 nařízení (vstup v platnost)

A konečně, tento článek stanoví dvouletý **odklad data zahájení uplatňování** nařízení ode dne jeho vstupu v platnost, což znamená, že se začalo uplatňovat až dne 24. března 2019.

3. ZMĚNY NAŘÍZENÍ A JEJICH PROVÁDĚNÍ

Od jeho přijetí dne 14. února 2017 byla v nařízení provedena jedna platná změna, a to nařízením (EU) 2020/697 Evropského parlamentu a Rady[18], která umožnila řídícím orgánům nebo příslušným orgánům poskytnout do října 2020 flexibilitu při účtování poplatků za přístavní infrastrukturu z důvodu rozšíření onemocnění COVID-19.

V souladu s článkem 1 nařízení (EU) 2020/697 může řídící orgán přístavu nebo příslušný orgán rozhodnout, že nebude účtovat či sníží poplatky za přístavní infrastrukturu za období od 1. března 2020 do 31. října 2020, nebo že pozastaví či odloží úhradu těchto poplatků za toto období.

Podle údajů shromážděných v rámci podpůrné studie využilo výše uvedených možností poskytnutých článkem 1 nařízení (EU) 2020/697 pět členských států ve vztahu ke všem přístavům ve své zemi, šest řídících orgánů přístavů a jeden příslušný orgán. Podrobnosti o provedených opatřeních lze nalézt v podpůrné studii.

[18] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/697 ze dne 25. května 2020, kterým se mění nařízení (EU) 2017/352, s cílem umožnit řídícím orgánům přístavu nebo příslušným orgánům poskytnout flexibilitu při účtování poplatků za přístavní infrastrukturu v souvislosti s rozšířením onemocnění COVID-19 (Úř. věst. L 165, 27.5.2020, s. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/697/oj).

4. ZÁVĚR

Od přijetí nařízení před devíti lety dochází k jeho postupnému provádění, i když s určitými zpožděními.

Ještě před začátkem uplatňování nařízení členské státy a zúčastněné strany zjistily, že je třeba získat od Komise poradenství ohledně řady ustanovení s cílem vyjasnit jejich význam. Komise tyto pokyny poskytla v roce 2018 s cílem napomoci řádnému provádění nařízení. V souvislosti s nesprávným uplatňováním nařízení byl zaznamenán omezený počet stížností a řízení o nesplnění povinnosti.

Pokud jde o prosazování, zaměřilo se donucovací opatření Komise na oznamovací povinnosti členských států. Zahrnovalo to v případě potřeby zahájení řady řízení o nesplnění povinnosti, která všechna vedla k žádoucímu účinku v podobě zajištění plnění oznamovacích povinností členských států.

Nařízení (EU) 2020/697 poskytlo řídícímu orgánu přístavu nebo příslušnému orgánu možnost neúčtovat či snížit poplatky za přístavní infrastrukturu za období od 1. března 2020 do 31. října 2020 v souvislosti s rozšířením onemocnění COVID-19, nebo pozastavit či odložit úhradu těchto poplatků za toto období. Evropské přístavy tuto dočasnou možnost téměř nevyužily a nebylo považováno za nutné toto opatření prodloužit.

Komise se celkově domnívá, že provádění rámce EU pro poskytování přístavních služeb a společných pravidel pro finanční transparentnost přístavů je v souladu s cíli stanovenými v nařízení a je uspokojivé.

Komise bude nicméně i nadále spolupracovat s členskými státy a zúčastněnými stranami při sledování správného uplatňování nařízení ve 327 přístavech transevropské dopravní sítě.