ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 8.10.2026 г.
COM(2026) 535 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

Доклад относно функционирането на Регламента за пристанищните услуги

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

Доклад относно функционирането на Регламента за пристанищните услуги

1. ВЪВЕДЕНИЕ

По протежение на 60 000-километровата брегова линия на Европейския съюз (ЕС) функционират над 1000 търговски морски пристанища. Това превръща ЕС в един от регионите в света с най-голям брой пристанища. 327[1] от тези пристанища са част от трансевропейската транспортна мрежа — като 97 от тях са включени в „основната“ мрежа, а 230 са включени в „широкообхватната“ мрежа.

Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета („регламентът“)[2] има три основни цели. Първата цел е да се осигури рамка за предоставянето на пристанищни услуги. Втората цел е да се гарантира, че има налице подходяща рамка за привличане на необходимите инвестиции във всички морски пристанища на трансевропейската транспортна мрежа. Третата цел е да се осигурят еднакви условия на конкуренция в рамките на и между пристанищата в цяла Европа.

Както е посочено в съображение 10, регламентът не налага конкретен модел за управление на морските пристанища и не засяга по никакъв начин компетентността на държавите членки да предоставят нестопански услуги от общ интерес в съответствие с правото на Съюза. Съгласно регламента е възможно да се прилагат различни модели за управление на пристанищата, при условие че се спазват рамката за предоставянето на пристанищни услуги, както и общите правила относно финансовата прозрачност, определени в регламента.

Съгласно член 20 от регламента Комисията беше задължена да представи настоящия доклад пред Европейския парламент и Съвета не по-късно от 24 март 2023 г. По две причини представянето на настоящия доклад беше възможно едва през 2026 г.: i) забавяния, настъпили в държавите членки при предоставянето на поисканата от тях информация; и ii) забавяне при предоставянето на отговори на въпросника от заинтересованите страни[3].

Настоящият доклад насочва вниманието към въздействието от прилагането на регламента. Той е предназначен да представи моментна снимка на текущото прилагане

[1] 283 морски пристанища и 44 комбинирани морски и вътрешноводни пристанища.

[2] Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата (ОВ L 57, 3.3.2017 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/352/oj).

[3] Като част от подкрепящо проучване, възложено от Комисията за събиране на данни и провеждане на консултации с държавите членки и съответните заинтересовани страни. Подкрепящото проучване е приложено към настоящия доклад.

на регламента и неговото функциониране, като също така взема предвид напредъка, постигнат в рамките на Секторния комитет за социален диалог на ЕС за пристанищния сектор, както се изисква в член 20 на регламента. Докладът не представлява оценка на регламента.

Настоящият доклад се основава на:

– уведомления от държавите членки в изпълнение на регламента;

– констатациите от подкрепящо проучване (публикувано заедно с настоящия доклад), възложено от Комисията с цел събиране на данни и провеждане на консултации с държавите членки и съответните заинтересовани страни чрез въпросници и целеви интервюта;

– обмен с държавите членки и заинтересованите страни от морския сектор като част от експертната група на Комисията „Европейски форум на пристанищата“[4];

– обмен на информация с органите на държавите членки, отговорни за морските пристанища, в изпълнение на задълженията за информиране на Комисията[5].

Диалогът между Комисията, националните органи, отговорни за пристанищата, и различните заинтересовани страни от морския и пристанищния сектор се провежда в рамките на Европейския форум на пристанищата (EPF), който е експертна група, създадена от Комисията.

EPF е създаден като експертна група на Комисията през май 2017 г. Неговата мисия е да обменя информация и да предоставя съвети по въпроси, свързани с пристанищата, и по-специално да предоставя съвети на Комисията относно инициативи за насърчаване и подпомагане на еднаквото прилагане на регламента.

EPF е съставен от органи от 27 държави членки, други публични субекти (например държави те — членки на ЕИП) и 15 организации, които представляват пристанищните професии и отрасли.

От създаването си EPF е провеждал срещи 10 пъти и е обсъждал широк кръг от въпроси, които засягат пряко пристанищния сектор. Откакто е създаден, в рамките на форума са обсъждани по-специално някои ключови разпоредби на регламента, като най-важните сред тях са разпоредбите относно: i) достъпа до пазара на пристанищни услуги; ii) прозрачността; iii) таксите; iv) консултациите; v) механизмите за разглеждане на жалби; и vi) преходните и заключителните разпоредби.

В този контекст Комисията е събрала отговори на въпроси относно определени разпоредби на регламента и е предоставила указания как е най-добре да се подходи към

[4] Европейски форум на пристанищата (E03542), https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=bg&do=groupDetail.groupDetail&groupID=3542.

[5] Както се изисква в членове 16 (Разглеждане на жалби), 17 (Компетентни органи) и 19 (Санкции) от регламента.

тези въпроси. Отправените въпроси и предоставените отговори са достъпни като приложение към протокола от третата среща на EPF, проведена на 14 декември 2018 г.

Други теми за обсъждане в рамките на EPF са включвали: i) законодателни или политически инициативи, предложени от Комисията от създаването на експертната група; ii) възможности за финансиране и подпомагане на пристанища; iii) изследвания, проведени от консултанти от името на Комисията; iv) обмен на примери за добра практика в пристанищния сектор; v) обратна връзка от подгрупите на EPF; и vi) обща обратна връзка от заинтересованите страни.

За да се съберат данни относно прилагането на регламента, Комисията възложи на консултант да предостави услуги по задание, озаглавено „Подкрепящо проучване към Доклада относно прилагането на Регламент (ЕС) 2017/352 за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата“[6].

Целта на заданието беше да се изготви обзор, който да подпомогне подготвянето на настоящия доклад относно прилагането чрез: i) целенасочени въпросници за държавите членки, органите, управляващи пристанищата, доставчиците на пристанищни услуги и корабните дружества; и ii) целенасочени интервюта с управителните органи на пристанищата и доставчиците на пристанищни услуги. Проучването за установяване на фактите показва моментна картина на прилагането на регламента.

Проучването обхваща периода между януари 2023 г. и април 2024 г. Първоначално е с продължителност 12 месеца, но е удължено заради забавянето при предоставянето на отговори на въпросниците от няколко държави членки и заинтересовани страни.

В този контекст органите на 8 от 22-те морски държави членки — повече от една трета — не отговориха на въпросниците въпреки няколко напомняния, включително от Комисията. Същият проблем с липсата на отговори се наблюдаваше и сред заинтересованите страни. Управителните органи на пристанищата от 10 държави членки — т.е. почти половината — не отговориха на въпросника изобщо, а още 6 отговориха само частично. Картината беше по-обнадеждаваща при доставчиците на пристанищни услуги. Все още имаше получени непълни отговори от 7 държави членки, но пълни комплекти отговори бяха получени от техните представители в 15 държави членки.

Както проличава от картите, включени в подкрепящото проучване, общият процент на отговорилите е небалансиран, като някои държави членки или заинтересовани страни са дали само частични отговори или изобщо не са отговорили въпреки многократните молби за обратна връзка както от консултанта, така и от Комисията. Вследствие на това

[6] Европейска комисия: Генерална дирекция „Мобилност и транспорт“, *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 (Подкрепящо проучване към Доклада относно прилагането на Регламент (ЕС) 17/352 за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата),* Служба за публикации на Европейския съюз, 2026, ISBN: 978-92-68-36569-4, https://op.europa.eu/publication/manifestation_identifier/PUB_MI0126001ENN.

представителността на резултатите от изследването трябва да се приема с известна предпазливост.

2. ПРИЛАГАНЕ НА РЕГЛАМЕНТА ПО ГЛАВИ

2.1. Глава I: Предмет, обхват и определения

В глава I от регламента**,** която включва **членове 1 и 2**, се установява общата рамка на регламента.

Член 1 от регламента (предмет и обхват)

Що се отнася до географския обхват, регламентът се прилага за всички морски пристанища от трансевропейската транспортна мрежа, изброени в приложение II към Регламент (ЕС) № 1315/2013 (понастоящем заменен с Регламент (ЕС) 2024/1679)[7].

Съгласно член 1, параграф 5 от регламента обаче държавите членки могат да решат да не прилагат регламента спрямо морските пристанища от „широкообхватната“ мрежа, разположени в най-отдалечените региони. Португалия отправи такова уведомление. Също така държавите членки могат да решат да прилагат регламента спрямо морските пристанища, които не принадлежат към трансевропейската транспортна мрежа[8]. По този начин понастоящем регламентът се прилага спрямо всички 97 пристанища от основната мрежа и 230 пристанища от широкообхватната мрежа.

Що се отнася до **материалния му обхват**, регламентът се прилага за предоставянето на следните категории пристанищни услуги, независимо дали те се предоставят в зоната на пристанището или по водните пътища до пристанището: i) зареждане с гориво; ii) акостиране и швартоване; iii) събиране на отпадъци от експлоатацията на кораби и на остатъци от товари; и iv) теглене на буксир.

Член 2 от регламента (определения)

Някои държави членки и заинтересовани страни изпратиха въпроси относно тълкуването на няколко от определенията, съдържащи се в член 2. Отправените въпроси и предоставените отговори бяха споделени от Комисията като част от работата на EPF, както беше споменато по-горе.

[7] Регламент (ЕС) 2024/1679 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юни 2024 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, за изменение на регламенти (ЕС) 2021/1153 и (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1315/2013 (ОВ L, 2024/1679, 28.6.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

[8] Към днешна дата нито една държава членка не е отправила такова уведомление.

2.2. Глава II: Предоставяне на пристанищни услуги

Глава II от регламента**,** която се състои от **членове 3—10,** съдържа правила относно предоставянето на пристанищни услуги, а именно: i) организацията на пристанищните услуги; ii) минимални изисквания за предоставянето на пристанищни услуги; iii) процедури за гарантиране на спазването на минималните изисквания; iv) ограничения относно броя на доставчиците на пристанищни услуги; v) задължения за извършване на обществена услуга; vi) вътрешни оператори; vii) гарантиране на правата на работниците и служителите; и viii) освобождавания.

Член 3 от регламента (организация на пристанищните услуги)

В този член накратко се очертават правилата, свързани с организацията на пристанищните услуги, като те са разработени подробно в следващите членове. Тези правила включват наред с друго следните въпроси: i) минимални изисквания; ii) ограничения на броя на доставчиците; iii) задължения за извършване на обществена услуга; и iv) ограничения, свързани с вътрешните оператори.

В проучването се констатира, че минималните изисквания са условието, което най-често се прилага спрямо пристанищните услуги, следвани от ограниченията относно броя на доставчиците и задълженията за извършване на обществена услуга. Ограниченията, свързани с вътрешните оператори, са прилагани много рядко или никога. Повечето от тези условия обаче са били в сила още преди прилагането на регламента. Тези условия са прилагани най-често от управителните органи на пристанището, тъй като повечето държави членки с две изключения не са наложили никое от тези условия.

Член 4 от регламента (минимални изисквания за предоставянето на пристанищни услуги).

В проучването се констатира, че всички доставчици на пристанищни услуги, които са предоставили отговори на проучването, са посочили, че трябва да спазват минимални изисквания. Повечето от доставчиците, изпратили отговори на проучването, посочват, че прилагането на регламента не е довело до промени в тези изисквания. С някои изключения всички управителни органи на пристанища са прилагали минимални изисквания за извършване на пристанищни услуги.

Позовавайки се на член 4, параграф 3 от регламента, три държави членки — Франция, Италия и Испания — уведомиха Комисията за решението си да въведат изискване за „национално знаме“ за плавателни съдове, използвани предимно за операции по теглене на буксир в пристанища, разположени на тяхна територия (т.е. съдове, използвани за теглене на буксир, трябва да бъдат регистрирани под знамето на държавата, в която предоставят услуги). Впоследствие Комисията получи жалба относно прилагането на член 4, параграф 3 от регламента срещу една от тези държави членки. След това Комисията образува производства за установяване на нарушение срещу трите държави членки във връзка с това изискване за „национално знаме“:

INFR(2025)2080 — срещу Франция, INFR(2025)2081 — срещу Италия и INFR(2025)4021 — срещу Испания.

Член 5 от регламента (процедура за гарантиране на спазването на минималните изисквания).

В проучването се констатира, че огромното мнозинство от доставчиците на пристанищни услуги са отговорили, че са получили отговор на своето искане за предоставяне на пристанищната услуга за по-малко от месец. В два случая доставчиците на пристанищни услуги съобщават за отказ на искането си да предоставят пристанищни услуги въз основа на минимални изисквания.

Член 6 от регламента (ограничаване на броя на доставчиците на пристанищни услуги).

Като се позовава на член 6, параграф 1 от регламента, Португалия решава[9] да предостави на пристанищата си от всеобхватната мрежа (които не отговарят на критериите по член 20, параграф 2, буква б) от Регламент (ЕС) № 1315/2013[10]) правомощието да ограничават броя на доставчиците на пристанищни услуги по отношение на дадена пристанищна услуга.

В проучването се констатира, че приблизително половината от отговорилите измежду управителните органи на пристанищата са решили да наложат такива ограничения, а приблизително половината не са наложили такива изисквания. Всички управителни органи на пристанищата, които са посочили, че имат наложени ограничения, изтъкват, че тези ограничения вече са били въведени преди прилагането на регламента. Като цяло зареждането с гориво е пристанищната услуга с най-малко ограничения, а услугите, които са с най-много ограничения, са тези по пилотаж и по теглене на буксир, включително чрез налагането на изискване за „национално знаме“ за кораби влекачи. Основните причини, изтъкнати от органите за налагането на ограничения, са свързани с изпълнението на задължения за обществена услуга и с необходимостта да се гарантират безопасни, сигурни или екологично устойчиви пристанищни операции. Някои управителни органи на пристанища предоставят някои от пристанищните услуги сами или чрез субект под техен контрол, а някои управителни органи на пристанището са решили да ограничат броя на доставчиците до един.

Член 7 от регламента (задължения за извършване на обществена услуга)

В проучването се констатира, че две държави членки — Белгия и Португалия — са поверили правото да налагат задължения за извършване на обществена услуга на управителните органи на пристанището. В допълнение едно финландско и едно италианско пристанище също налагат задължения за извършване на обществена услуга. В това отношение за пилотаж, теглене на буксир, акостиране и събиране на отпадъци са наложени най-много задължения за извършване на обществена услуга.

[9] Законодателно постановление № 9/2022 от 11 януари 2022 г.
[10] Понастоящем член 25, параграф 4, буква б) от Регламент (ЕС) 2024/1679.

Член 8 от регламента (вътрешен оператор).

В проучването се констатира, че в една държава членка (Дания) вътрешните оператори[11] са относително често срещани, а известен брой вътрешни оператори за някои пристанищни услуги има и на някои пристанища в Белгия, Хърватия, Германия, Италия, Латвия и Португалия. Пристанищните услуги, за които е съобщено, че се извършват от вътрешни оператори, са всички пристанищни услуги, обхванати от регламента, без някоя конкретна услуга да се откроява по брой на случаите.

Член 9 от регламента (гарантиране на правата на работниците и служителите)

В проучването се констатира, че повечето управителни органи на пристанища вече са изискали гаранция за подходящи условия на работа за персонала преди прилагането на регламента, а четири пристанища дори са прехвърлили правата и задълженията на предишния доставчик на пристанищни услуги на новия доставчик.

Член 10 от регламента (освобождавания)

Глава II (относно предоставянето на пристанищни услуги) и член 21 (относно преходни мерки) от регламента не се прилагат за услуги по обработка на товари, пътнически услуги и пилотаж. Въпреки това съгласно член 10, параграф 2 от регламента държавите членки могат да решат да прилагат както глава II, така и член 21 по отношение на пилотажа. Една държава членка, Словения, се е възползвала от тази възможност[12].

2.3. Глава III: Финансова прозрачност и самостоятелност

Глава III от регламента**,** която обхваща **членове 11—13,** съдържа правила, засягащи: i) прозрачността на финансовите отношения между публичните органи и управителния орган на пристанище; ii) таксите за пристанищни услуги; и iii) таксите за ползване на пристанищната инфраструктура.

Струва си да се отбележи, че въпреки че член 10, параграф 1 изключва услугите по обработка на товари, пътническите услуги и пилотажа от приложното поле на глава II, тези три услуги са обхванати от разпоредбите на глава III.

Член 11 от регламента (прозрачност на финансовите отношения)

В проучването се констатира, че от приемането на регламента насам един управителен орган на пристанище и няколко доставчици на пристанищни услуги са направили

[11] Управителният орган на пристанището или компетентният орган може да реши или да предоставя дадена пристанищна услуга сам или да я предоставя чрез юридически обособено образувание, над което упражнява степен на контрол, сходна със степента на контрола, който упражнява върху собствените си подразделения.

[12] Uradni list RS (държавен вестник на Република Словения) Бр. 11/20.

адаптации в счетоводните си системи. Финансовата прозрачност както за управителните органи на пристанищата, така и за доставчиците на пристанищни услуги се гарантира чрез публикуването на годишни отчети или доклади, както и чрез одити или предоставяне на информация на определени държавни органи. В подкрепящото проучване е предоставена по-подробна информация относно: i) отделянето на публичните средства, получени за предоставяне на пристанищни услуги или за дейности по драгиране, от средствата, разпределени за други дейности (член 11, параграф 2 от регламента); ii) жалби (член 11, параграф 5 от регламента); iii) нови публични средства (член 11, параграф 6 от регламента); iv) компенсация за задължение за извършване на обществена услуга (член 11, параграф 7 от регламента); и iv) възможността — която не е използвана от нито една държава членка — да не прилагат член 11, параграф 2 към своите пристанища от всеобхватната мрежа (член 11, параграф 8 от регламента). Проучването показва, че изискванията за отделна счетоводна отчетност са били ефективни.

Член 12 от регламента (такси за пристанищни услуги)

В проучването се констатира, че около една трета от управителните органи на пристанища, които са предоставили отговори на проучването, са посочили, че таксите за пристанищни услуги са интегрирани в други плащания. Доставчиците на пристанищни услуги потвърждават, че таксите за пристанищни услуги обикновено не са включени в други плащания, тъй като клиентите плащат таксите директно на доставчика на услугата. През периода януари 2023 г. — април 2024 г. има много малко официални жалби до съответните органи в държавите членки, свързани с таксите за пристанищни услуги или с искания за предоставяне на информация на компетентния орган.

Член 13 от регламента (такси за ползване на пристанищната инфраструктура)

Проучването констатира, че за голямата част от доставчиците на пристанищни услуги таксите за ползване на пристанищната инфраструктура са лесно разпознаваеми. Диференциране в таксите за ползване на пристанищната инфраструктура по причините, посочени в член 13, параграф 4, е въведено от пет управителни органа на пристанища след приемането на регламента. За сметка на това почти три четвърти от доставчиците на пристанищни услуги, които са изпратили отговори, са обявили, че таксите за ползване на пристанищната инфраструктура са били променяни през този период и почти във всички случаи тези промени са били съобщени навреме. Освен това в три случая обратната връзка от заинтересованите страни, чието мнение е потърсено, показва, че таксите за ползване на пристанищната инфраструктура не са били съобразени с принципите на прозрачност, заложени в регламента. В почти всички случаи таксите за ползване на пристанищната инфраструктура се публикуват. Накрая, по отношение на жалбите, свързани с таксите за ползване на пристанищната инфраструктура, получени от националните органи, една четвърт от управителните органи на пристанища са посочили, че са били помолени да предоставят информация на компетентния орган.

2.4. Глава IV: Общи и заключителни разпоредби

Глава IV от регламента, която обхваща **членове 14—22,** съдържа правила**,** засягащи: i) обучението на персонала; ii) консултациите с ползвателите на пристанищата и други заинтересовани страни; iii) разглеждането на жалби; iv) компетентните органи; v) жалбите; и vi) санкциите.

Член 14 от регламента (обучение на персонала)

В проучването се установява, че четири доставчика на пристанищни услуги е трябвало да променят практиките си по отношение на обучението на персонала след прилагането на регламента.

Член 15 от регламента (консултации с ползвателите на пристанищата и други заинтересовани страни)

В проучването се установява, че почти всички управителни органи на пристанища са провели консултации с ползвателите на пристанищата и заинтересованите страни преди прилагането на регламента. Четири датски пристанища посочват, че не са провели консултации със заинтересованите страни. С изключение на пространственото планиране в почти всички категории причини за провеждане на консултации броят на консултациите се е увеличил след прилагането на регламента. Това увеличение е най-забележимо при мерките за гарантиране на безопасността в зоната на пристанището, включително, когато е целесъобразно, на здравето и безопасността на пристанищните работници. Проучването показва, че изискването за консултации, съдържащо се в член 15 от регламента, е било ефективно.

Член 16 от регламента (разглеждане на жалби)

В членове 16, 17 и 19 от държавите членки се изисква да информират Комисията за своите национални процедури и органи за разглеждане на жалби (член 16), компетентните органи (член 17) и системата от санкции (член 19).

До 24 март 2019 г. държавите членки трябваше да информират Комисията за: i) своята процедура за разглеждане на жалбите; и ii) своите органи, отговорни за разглеждането на жалбите (член 16, параграф 7 от регламента).

До крайния срок 24 март 2019 г. 8 от тогавашните 23 морски държави членки[13] бяха изпълнили напълно задълженията си за уведомяване. До октомври 2019 г. 14 морски държави членки бяха изпълнили напълно своите задължения за уведомяване, а Комисията изпрати писмо до останалите морски държави членки, напомняйки им за тези задължения. До юни 2020 г. общо 16 държави членки бяха изпълнили напълно задълженията си за уведомяване. До този момент още три държави членки бяха

[13] Т.е. държавите членки с поне едно морско пристанище.

изпълнили частично задълженията си за уведомяване. Поради това Комисията започна няколко производства за установяване на нарушение, които впоследствие бяха закрити, след като държавите членки изпълниха задълженията си за уведомяване или се справиха с оплакванията по същество[14].

Към датата на публикуване на настоящия доклад всички морски държави членки са изпълнили задълженията си за уведомяване[15].

Според информацията, получена от държавите членки, органите за разглеждане на жалби могат да бъдат групирани в различни категории: i) регулаторни органи, отговарящи за транспорта; ii) морски органи; iii) органи за защита на конкуренцията, защита на потребителите или защита на пазара; iv) министерства, отговарящи за политиката в областта на транспорта; и дори v) органи, създадени специално за разглеждане на жалби, свързани с пристанищата.

След извършване на проверки за съответствие на получените уведомления през юли 2023 г. Комисията образува производство за установяване на нарушение INFR(2021)2041 срещу Германия на основание: i) непосочване на органите за разглеждане на жалби за пристанищата в някои от нейните региони; ii) непосочване с необходимото равнище на сигурност на органите за разглеждане на жалби за пристанищата в други германски региони; и iii) факта, че определените органи за разглеждане на жалби не отговарят на изискванията по член 16, параграф 2 от регламента. След като Германия реши проблемите, производството за установяване на нарушение беше закрито през май 2025 г.

В проучването се констатира, че шест управителни органа на пристанища са били предмет на жалби. Друг предмет на жалби са също пристанищните услуги, включително по-специално от корабособственици. Струва си да се отбележи, че според обратната връзка, получена от държавите членки в рамките на подкрепящото проучване, само три държави членки — Дания, Ирландия и Швеция — са уведомили Комисията за жалбите, които са получили. В повечето държави членки е предоставен на разположение формуляр за подаване на жалба на местния език и на английски език. По отношение на обмена на информация относно прилагането на член 16 (който обхваща разглеждането на жалби) подкрепящото проучване отчита такова сътрудничество между Дания и Швеция, както и между Полша и Словения. Комисията насърчава такова сътрудничество в съответствие с член 16, параграф 8 от регламента. В съответствие с член 16, параграф 7 от регламента Комисията е публикувала

[14] През юли 2020 г. Комисията започна производства за установяване на нарушение срещу четири държави членки, които до този момент не бяха изпълнили задълженията си за уведомяване: INFR(2020)2210 — срещу Белгия, INFR(2020)2211 — срещу Кипър, INFR(2020)2212 — срещу Нидерландия и INFR(2020)2213 — срещу Португалия. Към декември 2022 г. всички четири държави членки бяха изпълнили всичките си задължения за уведомяване и към април 2023 г. съответните производства за установяване на нарушение бяха приключени.
През юни 2021 г. Комисията образува производства за установяване на нарушение срещу три държави членки, които до този момент бяха изпълнили само частично задълженията си за уведомяване: INFR(2021)2042 — срещу Хърватия, INFR(2021)2043 — срещу Италия и INFR(2021)2044 — срещу Словения. До ноември 2021 г. две от тези държави членки бяха изпълнили всичките си задължения за уведомяване и до май 2022 г. съответните производства за установяване на нарушение бяха приключени. Последното оставащо производство за установяване на нарушение беше закрито през декември 2025 г.

[15] На следния уебсайт е предоставен общ преглед на уведомленията: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/ports/port-services-regulation_en

информацията, получена от държавите членки относно техните органи за разглеждане на жалби[16].

Член 17 от регламента (компетентни органи)

В регламента също така от държавите членки се изисква да гарантират, че ползвателите на пристанищата и други заинтересовани страни са информирани за компетентните органи, посочени в: i) член 11, параграф 5 (в контекста на жалби относно прозрачността на финансовите отношения); ii) член 12, параграф 3 (в контекста на жалби относно таксите за пристанищни услуги); и член 13, параграф 6) (в контекста на жалби относно таксите за ползване на пристанищната инфраструктура), и че държавите членки ще информират Комисията за тези органи. Тази информация е публикувана от Комисията[17].

Според информацията, получена от държавите членки, видовете компетентни органи включват: i) регулаторни органи, отговарящи за транспорта; ii) морски органи; iii) министерства, отговарящи за политиката в областта на транспорта или пристанищата; или, когато е приложимо, iv) други министерства, органи за защита на конкуренцията или специфични за пристанищата органи за разглеждане на жалби.

Член 18 от регламента (жалби)

В рамките на проучването не е получена информация относно жалбите срещу решения или срещу отделни мерки, приети по силата на регламента от управителния орган на пристанището, компетентния орган или друг компетентен национален орган.

Член 19 от регламента (санкции)

Съгласно регламента държавите членки са задължени: i) да определят правилата за ефективни, пропорционални и възпиращи санкции, приложими при нарушения на регламента; и ii) да предприемат всички необходими мерки, за да гарантират прилагането на тези правила. Също така държавите членки са задължени да уведомят Комисията за тези мерки. Въпреки това, за разлика от правилата относно разглеждане на жалби и уведомяване на Комисията за компетентните органи, не е предвидено изискване Комисията да публикува информация относно санкциите. Подкрепящото проучване не разкри допълнителна информация.

Член 20 от регламента (доклад — напредък, постигнат в рамките на Секторния комитет за социален диалог за пристанищния сектор на равнището на ЕС)

[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

Освен предоставянето на този доклад на Европейския парламент и Съвета относно функционирането и въздействието на регламента, в член 20 от регламента се изисква в този доклад да се взема под внимание всеки напредък, постигнат в рамките на Секторния комитет за социален диалог за пристанищния сектор на равнището на ЕС. От влизането в сила на регламента са се провели 22 заседания на Секторния комитет за социален диалог за пристанищния сектор. Едно от основните постижения на социалните партньори, участващи в този комитет, е споразумението, постигнато през 2023 г., относно обучението на пристанищни работници по отношение на фумигираните контейнери. В рамките на Секторния комитет за социален диалог за пристанищния сектор на равнището на ЕС бяха обсъдени още: i) въздействието на технологичното развитие върху сектора; ii) въздействието на политиката на ЕС в областта на конкуренцията, включително на Регламента за групово освобождаване на консорциуми; iii) насоките относно предотвратяването на злополуки в пристанищата; iv) безопасността на борда; v) уменията и обучението; vi) жените и младите хора в сектора на пристанищата; vii) изискванията на ЕС за безопасно товарене и разтоварване на кораби за насипни товари; viii) морската безопасност; ix) въздействието на разширяването на обхвата на схемата за търговия с емисии, така че да включи сектора на морския транспорт; и x) стратегията на ЕС за пристанищата.

В навечерието на срещата на Секторния комитет за социален диалог за пристанищния сектор на равнището на ЕС на 5 февруари 2026 г. трите организации на равнището на ЕС, представляващи пристанищните работници, изразиха мнението си, че социалният диалог на равнището на ЕС е дал ограничени конкретни резултати и информираха Комисията и другите признати социални партньори за решението си да се оттеглят от комитета. Комисията взе под внимание това решение, като същевременно остана ангажирана към социалния диалог и консултациите със социалните партньори, за да осигури участието на всички заинтересовани страни при разработването на политики.

Член 21 от регламента (преходни мерки)

Този член съдържа правила относно **преходните мерки**, които гласят следното:

- регламентът не се прилага по отношение на договорите за пристанищни услуги, сключени преди 15 февруари 2017 г. и които са ограничени във времето;
- сключените преди 15 февруари 2017 г. договори за пристанищни услуги, чието действие не е ограничено във времето или които пораждат сходно действие, трябва да се изменят с оглед привеждането им в съответствие с регламента до 1 юли 2025 г.

В проучването се установява, че седем пристанищни администрации са заявили, че нямат никакви договори за пристанищни услуги, сключени преди 15 февруари 2017 г., чието действие да е ограничено във времето или които да са били действащи към момента на влизане в сила на регламента. От друга страна, други управителни органи на пристанища декларират, че те са имали такива договори за определени видове пристанищни услуги. Една пета от доставчиците на пристанищни услуги, които са отговорили, са посочили, че имат договор, сключен преди влизането в сила на регламента и чието действие е ограничено във времето. Нито един от управителните органи не е имал сключени договори за пристанищни услуги преди 15 февруари

2017 г., които да не са били с ограничен срок. Няколко доставчици на пристанищни услуги обаче имаха такива договори, предимно с преходен период, за да могат да се съобразят с регламента. Проучването за установяване на фактите показа, че една държава членка има такива договори за всички дружества за пилотаж, които действат в тази държава членка. Следва да се припомни, че съгласно член 21, параграф 2 от регламента сключените преди 15 февруари 2017 г. договори за пристанищни услуги, чието действие не е ограничено във времето или които пораждат сходно действие, би трябвало да се изменят с оглед привеждането им в съответствие с настоящия регламент до 1 юли 2025 г.

Член 22 от регламента (влизане в сила)

И накрая, този член съдържа двугодишно **отлагане на датата на прилагане** на регламента спрямо датата му на влизане в сила, което означава, че той започна да се прилага едва на 24 март 2019 г.

3. ИЗМЕНЕНИЯ НА РЕГЛАМЕНТА И ПРИЛАГАНЕТО ИМ

Откакто е приет на 14 февруари 2017 г., регламентът е бил изменян веднъж, а именно с Регламент (ЕС) 2020/697 на Европейския парламент и на Съвета[18], с който на управителните органи или на компетентните органи се дава възможност да проявяват гъвкавост до октомври 2020 г. по отношение на събирането на такси за ползване на пристанищната инфраструктура заради пандемията от COVID-19.

Съгласно член 1 от Регламент (ЕС) 2020/697 управителният орган на пристанището или компетентният орган може да вземе решение да освободи от плащане, да спре, да намали или да отсрочи плащането на такси за ползване на пристанищната инфраструктура, дължими за периода от 1 март 2020 г. до 31 октомври 2020 г.

Според данните, събрани от подкрепящото проучване, пет държави членки за всички пристанища в тяхната страна, шест управителни органа на пристанища и един компетентен орган са се възползвали от гореспоменатите възможности, предоставени с член 1 от Регламент (ЕС) 2020/697. Повече подробности за приложените мерки може да бъдат намерени в подкрепящото проучване.

[18] Регламент (ЕС) 2020/697 на Европейския парламент и на Съвета от 25 май 2020 г. за изменение на Регламент (ЕС) 2017/352 с цел да се позволи на управителния орган на пристанището или на компетентния орган гъвкавост по отношение на събирането на такси за ползване на пристанищната инфраструктура в контекста на избухването на COVID-19 (ОВ L 165, 27.5.2020 г., стр. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/697/oj).

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Откакто регламентът беше приет преди девет години, той се прилага постепенно с известни закъснения.

Преди прилагането на регламента държавите членки и заинтересованите страни установиха необходимостта да получат консултации от Комисията относно няколко разпоредби, за да се изясни тяхното значение. Комисията предостави въпросното ръководство през 2018 г., за да помогне за правилното прилагане на регламента. Имаше ограничен брой жалби и производства за установяване на нарушение, свързани с неправилното прилагане на регламента.

Що се отнася до правоприлагането, действията на Комисията по правоприлагане са били съсредоточени върху задълженията на държавите членки за уведомяване. При необходимост това е включвало започването на редица производства за установяване на нарушение, всяко от които е постигнало желания ефект да се осигури спазването на задълженията за уведомяване на държавите членки.

С Регламент (ЕС) 2020/697 на управителния орган на пристанището или на компетентния орган се предоставя възможността да освободи от плащане, да спре, да намали или да отсрочи плащането на такси за ползване на пристанищната инфраструктура, дължими за периода от 1 март 2020 г. до 31 октомври 2020 г., в контекста на пандемията от COVID-19. Тази временна възможност почти не беше използвана от европейските пристанища и удължаването на действието ѝ не бе сметнато за необходимо.

Комисията счита, че като цяло прилагането на рамката на ЕС за предоставяне на пристанищни услуги и на общите правила за финансова прозрачност на пристанищата е в съответствие с целите, залегнали в регламента, и е задоволително.

Независимо от това Комисията ще продължи да работи с държавите членки и заинтересованите страни, за да следи правилното ѝ прилагане в 327-те пристанища от трансевропейската транспортна мрежа.