EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 22.4.2014
COM(2014) 232 final

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN

om tolkning av rådets förordning (EEG) nr 3577/92 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage)

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN

om tolkning av rådets förordning (EEG) nr 3577/92 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage)

Sammanfattning

Mot bakgrund av den överblick som förvärvats under tio års praktisk tillämpning av förordning (EEG) nr 3577/92 och i ljuset av denna erfarenhet har kommissionen för att öka öppenheten och rättssäkerheten valt att ändra och uppdatera sin tolkning av denna förordnings bestämmelser. Detta meddelande ändrar och ersätter kommissionens tidigare tolkningsmeddelanden från 2003[1] och 2006[2].

Det här meddelandet, som anger hur kommissionen har för avsikt att tillämpa förordningen, läggs enbart fram i informationssyfte som hjälp för berörda parter att få texten tolkad. Syftet är varken att ändra förordningen eller att inkräkta på domstolens tolkningsbehörighet.

Inledningsvis specificeras omfattningen av friheten att tillhandahålla tjänster i cabotagesektorn. Det anges vilka som åtnjuter den friheten och vilka tjänster som förordningen omfattar.

Därefter anges vilka undantag som enligt förordningen gäller för friheten att tillhandahålla tjänster. Förordningen innehåller tre sådana undantag: För det första kan medlemsstaterna införa bemanningsregler på fartyg med en bruttovikt som understiger 650 ton och på fartyg som utför öcabotage mellan två hamnar på deras territorium. För det andra kan medlemsstaterna införa förpliktelser vid allmän trafik för redare för att se till att det erbjuds regelbundna transporttjänster till, från och mellan öar. För det tredje kan medlemsstaterna be att kommissionen antar säkerhetsåtgärder för att återställa allvarliga störningar av den inre marknaden.

Meddelandet innehåller även en översikt över övergångsbestämmelser för tillämpning av förordningen på Kroatien sedan detta lands anslutning till unionen.

Dessutom innehåller meddelandet en vägledning om hur Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70[3] ska tillämpas på tjänster på sjötransportområdet.

---

[1] Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och regionkommittén om tolkningen av rådets förordning (EEG) nr 3577/92 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) av den 22 december 2003, KOM(2003) 595.

[2] Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och regionkommittén om uppdatering och rättelse av meddelandet om tolkning av rådets förordning (EEG) nr 3577/92 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) av den 11 maj 2006, KOM(2006) 196.

[3] EUT L 315, 3.12.2007, s. 1.

1. INLEDNING

Rådets förordning (EEG) 3577/92 (nedan kallad *förordningen*) om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage)[4], som antogs när den inre marknaden skapades, är nu över tjugo år gammal. Sedan förordningen trädde i kraft den 1 januari 1993 har det skett en gradvis liberalisering av sjöfartscabotage.

Sedan 1993 har kommissionen vid ett flertal tillfällen rapporterat om de ekonomiska och rättsliga aspekterna på denna liberalisering[5]. I sina tolkningsmeddelanden från 2003 och 2006 har den även behandlat de tolkningsproblem som förordningen ger upphov till.

I den femte rapporten om tolkningen av förordningen[6] framhålls behovet av ytterligare förtydliganden av vissa aspekter av kommissionens vägledning om hur förordningen ska tillämpas.

Detta meddelande har till syfte att uppdatera och ändra den tidigare vägledningen, så att den anpassas till aktuell EU-lagstiftning och rättspraxis vid domstolen och bättre speglar kommissionens ändrade syn på vissa av bestämmelserna i förordningen. Detta rör särskilt kommissionens tolkning av förordningens bestämmelser om bemanning (punkt 4 i detta meddelande) och varaktighet för avtal om allmän trafik (punkt 5.5.2 och avsnitt 5.7 i detta meddelande).

I det här meddelandet läggs kommissionens tolkning av förordningen endast fram i informationssyfte. Syftet är varken att ändra förordningen eller att inkräkta på domstolens tolkningsbehörighet. Meddelandet påverkar inte tillämpningen av regler om statligt stöd.

2. ÖPPNANDET AV MARKNADEN FÖR SJÖFARTSCABOTAGE

2.1. Frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet

Genom artikel 1 i förordning (EEG) nr 3577/92 liberaliserades sjöfartscabotage i de länder där den ekonomiska sektorn var reserverad för nationella företag. Friheten att erbjuda tjänster mellan två hamnar i samma medlemsstat erbjuds samtliga redare i gemenskapen.[7]

Medlemsstaterna får inte inskränka denna frihet, förutom i vederbörligen motiverade fall. Medlemsstaterna får därför inte införa en ordning med förhandsgodkännande om inte 1) en sådan ordning motiveras av tvingande skäl av allmänintresse (t.ex. att trygga säkerheten för fartyg och i hamnvatten), 2) ordningen är nödvändig och står i proportion till det eftersträvade målet och 3) ordningen grundas på objektiva kriterier som inte är diskriminerande och som de berörda rederierna på förhand känner till[8].

---

4 EGT L 364, 12.12.1992, s. 7.

5 KOM(95) 383, KOM(97) 296, KOM(2000) 99, KOM(2002) 203.

6 COM(2014) 231.

7 Se punkt 2.2 för mer information om vilka som har rätt att utnyttja friheten att tillhandahålla tjänster.

8 Dom av den 17 mars 2011 i de förenade målen C-128/10 och C-129/10, Naftiliaki Etaireia Thasou, REU 2011, s. I-1887, punkt 43 och följande punkter.

Det åligger medlemsstaterna att visa att samtliga ovanstående villkor är uppfyllda för att de ska kunna införa ordningar som påverkar fartygs utnyttjande av den frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet som förordningen erbjuder[9].

För att kunna övervaka cabotagemarknaden anser kommissionen emellertid att medlemsstaterna får begära att rederierna lämnar förhandsinformation om de tjänster de planerar att tillhandahålla. Sådan information kan hjälpa medlemsstaterna att göra en bättre bedömning av de verkliga transportbehoven.

Slutligen anser kommissionen inte att medlemsstaterna kan förplikta företag att ha en representant på sitt territorium.

2.2. Vilka har rätt att utnyttja friheten att tillhandahålla tjänster?

I artikel 1 i förordningen anges vilka friheten att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet gäller för. Den gäller för ”rederier inom gemenskapen” 1) vilkas fartyg är registrerade i en medlemsstat och förs under denna stats flagg 2), förutsatt att fartygen uppfyller de villkor för att få utföra cabotage som gäller i medlemsstaten 3).

Ovanstående villkor förtjänar att granskas närmare. Frågan om man ska öppna marknaden för fartyg som inte uppfyller ovannämnda villkor dyker också upp.

2.2.1. Begreppet ”rederi inom gemenskapen”

Artikel 2.2 i förordningen skiljer mellan följande tre typer av ”rederi inom gemenskapen”:

> *”a) medborgare i en medlemsstat som har etablerat sig i en medlemsstat enligt den senare statens lagstiftning och som bedriver sjöfartsverksamhet,*
>
> *b) rederier etablerade i enlighet med en medlemsstats lagstiftning, vars huvudkontor är belägna i en medlemsstat och i fråga om vilka den faktiska kontrollen utövas i en medlemsstat, eller*
>
> *c) medborgare i en medlemsstat som är etablerade utanför gemenskapen eller rederier som är etablerade utanför gemenskapen och kontroll utövas av medborgare i en medlemsstat, om deras fartyg är registrerade i en medlemsstat och för denna stats flagg i enlighet med statens lagstiftning.”*

Det begrepp som gett upphov till flest frågor är ”kontroll”, vilken förordningen hänvisar till i två av de tre kategorierna av ”rederi inom gemenskapen”.

I förordningen sägs att ”rederi inom gemenskapen” ska omfatta ”rederier etablerade i enlighet med en medlemsstats lagstiftning, vars huvudkontor är belägna i en medlemsstat och i fråga om vilka den faktiska kontrollen utövas i en medlemsstat” (artikel 2.2 b). Enligt kommissionen ska begreppet ”faktisk kontroll i en medlemsstat” tolkas så att viktigare beslut fattas och att den dagliga driften sker inom gemenskapens territorium samt att styrelsemöten hålls inom gemenskapens territorium.

Till kategorin ”rederi inom gemenskapen” räknas även ”medborgare i en medlemsstat som är etablerade utanför gemenskapen eller rederier som är etablerade utanför gemenskapen och kontroll utövas av medborgare i en medlemsstat, om deras fartyg är registrerade i en medlemsstat och för

[9] Se även avsnitten 4–6 i det här meddelandet.

denna stats flagg i enlighet med statens lagstiftning" (artikel 2.2 c). Kommissionen anser att begreppet "kontroll utövas av medborgare i en medlemsstat" betyder att unionsmedborgarna kan utöva ett avgörande inflytande över rederiet, exempelvis om majoriteten av bolagets kapital eller majoriteten av rösträtterna innehas av unionsmedborgare, eller om unionsmedborgare kan utse mer än hälften av ledamöterna i bolagets förvaltnings-, lednings- eller övervakningsorgan[10].

2.2.2. Villkoren för registrering i en medlemsstat och tillgång till nationellt cabotage

Förordningen innehåller ingen lista över de medlemsstatsregister som uppfyller kraven på registrering och tillgång till nationellt cabotage. En sådan lista skulle dessutom förmodligen ändras under tidens gång.

Villkoret att registrering ska ske i en medlemsstat förutsätter att det aktuella registret finns på ett territorium där fördraget och lagar som bygger på fördraget gäller. Följaktligen har inte fartyg som ingår i register i Nederländska Antillerna, Isle of Man, Bermuda eller Caymanöarna tillgång till den frihet som förordningen erbjuder[11].

Däremot kan fartyg som är registrerade i Gibraltar utnyttja friheten eftersom fördraget gäller det området[12]. Fartyg som är registrerade i Gibraltar har rätt att få tillgång till sjöfartscabotage på samma villkor som ett fartyg som är registrerat i en medlemsstat.

I förordningen sägs vidare att ett fartyg från en medlemsstat bara får utföra cabotage i en annan medlemsstat om det uppfyller samtliga krav för att få utföra cabotage i den medlemsstat där fartyget är registrerat. Detta krav gäller även fartyg som är registrerade i en inlandsmedlemsstat och som för en inlandsmedlemsstats flagg.

Följaktligen har de fartyg som inte har tillgång till nationellt cabotage inte heller tillgång andra medlemsstaters marknader. På samma sätt kan fartyg som har villkorad tillgång till en inhemsk marknad åläggas liknande villkor om de önskar bedriva trafik i en annan medlemsstat. Om till exempel registrering i ett andra register X i en medlemsstat lyder under villkoret att fartyget ska segla under minst halva året på internationella rutter, kommer det fartyg som förts in i det registret X inte att kunna begära en bredare åtkomst till cabotage i övriga medlemsstater (det kommer alltså inte att godkännas för att tillhandahålla regelbundna tjänster året runt).

2.3. Öppning av marknaden för de fartyg som inte har rätt att utnyttja friheten i förordningen

Flera medlemsstater har öppnat sina marknader i större utsträckning än vad som krävs i förordningen, antingen *erga omnes*, genom bilaterala avtal eller genom enskilda godkännanden. Vissa medlemsstater som för en s.k. "öppen kust"-politik tillåter även fartyg som är registrerade i ett tredjeland och för detta lands flagg att tillhandahålla sjöfartscabotage mellan hamnar inom sitt territorium. I vissa

[10] För mer vägledning, se kommissionens konsoliderade tillkännagivande om behörighet enligt rådets förordning (EG) nr 139/2004 om kontroll av företagskoncentrationer (2008/C 95/01), EUT C 95, 16.4.2008, s. 1.

[11] På det stora hela är dessa territorier delar av utomeuropeiska länder och territorier som, genom artikel 355 i fördraget, lyder under specialarrangemang för associering med medlemsstaterna.

[12] I artikel 355.3 i fördraget anges följande: "Bestämmelserna i fördragen ska tillämpas på de europeiska territorier vilkas utrikes angelägenheter omhändertas av en medlemsstat".

medlemsstater kan dessutom tillstånd att bedriva sjöfartscabotage beviljas fartyg som är registrerade i ett tredjeland och som för detta lands flagg, men som inte har rätt att utnyttja friheten enligt förordningen eller omfattas av de allmänna undantagen från de villkor som anges i förordningen, om inget fartyg som är registrerat i en av EU:s medlemsstater är tillgängligt[13]. Detta bryter inte mot unionslagstiftningen.

3. TILLÄMNINGSOMRÅDET FÖR FÖRORDNING (EEG) NR 3577/92

Enligt artikel 2.1 i förordning (EEG) nr 3577/92 gäller den sjötransporttjänster (sjötransport av passagerare eller gods) inom en medlemsstat. Artikeln innehåller vidare en indikativ lista över de typer av cabotagetjänster som omfattas av förordningen.

Trots att uppräkningen av tjänster på sjöfartsområdet i artikel 2.1 i förordningen inte är uttömmande omfattar denna bestämmelse enligt EU-domstolen tjänster som dels normalt utförs mot ersättning, dels har som syfte, vilket illustreras av de viktigaste kännetecken för cabotage som anges i den artikeln, att tillhandahålla sjötransporter av passagerare eller gods mellan områden på en och samma medlemsstats territorium[14].

Sedan förordningen trädde i kraft har följande fyra frågor rests i fråga om förordningens omfattning: Vad betyder ”sjötransport” och ”mellan hamnar”? Omfattas fritidsbåtar av förordningen? Omfattas cabotagedelen av internationell kryssningstrafik av förordningen? Ska matartjänster anses vara cabotage eller internationell tjänst? Dessa frågor behandlas var för sig nedan.

3.1. Definition av ”sjötransport mellan hamnar”

I förordningen definieras inte uttrycket ”sjötransport”. För att tolka detta uttryck ska det, enligt domstolen, beaktas vilket syfte förordningen har, nämligen att göra det möjligt att fritt tillhandahålla cabotagetjänster på de villkor och med de begränsningar som följer av förordningen[15].

Domstolen ansåg därför att distinktionen mellan ”inre vatten” och ”territorialvatten” i internationell rätt (Förenta nationernas havsrättskonvention av den 10 december 1982 (nedan kallad *Montego Bay-konventionen*)) inte var relevant vid definitionen av begreppet ”hav” i förordningen[16]. Följaktligen ska uttrycket ”sjötransport” även omfatta transporttjänster som utförs i vatten innanför den territorialhavsbaslinje (”inre vatten”) som staterna kan fastställa enligt den konventionen.

I linje med generaladvokatens förslag till avgörande[17] anser kommissionen därför att man vid tillämpningen av förordningen inte bara ska betrakta cabotagetjänster som utförs på öppet hav som

---

[13] För en översikt över nationella ordningar om sjöfartscabotage, se tabell 3 i det arbetsdokument från kommissionen som åtföljer den femte rapporten om genomförandet av förordningen som det hänvisas till i fotnot 6.

[14] Dom av den 11 januari 2007 i mål C-251/04, kommissionen mot Grekland, REG 2007, s. I-67, punkterna 28–29.

[15] Dom av den 9 mars 2006 i mål C-323/03, kommissionen mot Spanien, REG 2006, s. I-2161, punkt 24.

[16] Ibidem, punkt 25.

[17] Generaladvokaten Tizzanos förslag till avgörande av den 10 november 2005 i det ovannämnda målet C-323/03.

”sjötransport”, utan även transporter som utförs i havszoner som bukter, flodmynningar[18], fjordar, och vikar.

Enligt domstolens rättspraxis omfattar begreppet hamn infrastrukturer, även sådana som är av ringa betydelse, som har till syfte att möjliggöra ombordstigning och landstigning av passagerare respektive lastning och lossning av gods vid sjötransporter[19]. All infrastruktur, även sådan som inte är permanent, som främjar syftet med sjötransporter, nämligen att möjliggöra ombordstigning och landstigning av passagerare respektive lossning och lastning av gods, uppfyller därför denna definition.

Kommissionen påpekar att passagerartransport per båt omfattas av förordning (EEG) nr 3577/92 även när transporten utförs inom ett enda ”hamnsystem” i enlighet med lagstiftningen i den berörda medlemsstaten (t.ex. när ett fartyg trafikerar en flodmynning)[20]. Passagerartransporter per båt för turiständamål som fraktar samma passagerare och startar och slutar i samma hamn omfattas av förordningen, eftersom en sådan tjänst utförs mot ersättning och har som syfte att tillhandahålla sjötransporter av passagerare eller gods mellan områden på en och samma medlemsstats territorium.

3.2. Fritidsbåtar

Endast sjötransporttjänster som ”normalt utförs mot ersättning” omfattas av förordning (EEG) nr 3577/92. Därför faller de flesta av de verksamheter som bedrivs av fritidsbåtar utanför förordningen.

3.3. Kryssningstrafik

Kryssningstrafik omfattas av förordning (EEG) nr 3577/92 när den tillhandahålls inom en medlemsstat (se artiklarna 3.1 och 6.1 i förordningen).[21] Frågan är dock om cabotagedelen av internationell kryssningstrafik omfattas av förordningen.

Kommissionen anser att förordningen bara gäller i de fall när passagerare har stigit ombord på eller lämnat fartyget i den medlemsstat där cabotagedelen sker.

Kryssningstrafik som startar i medlemsstat X eller ett land utanför gemenskapen och som avslutas i ett land utanför gemenskapen eller i medlemsstat X, och där hamnar i medlemsstat Y besökts under resan, omfattas inte av förordning (EEG) nr 3577/92 om inga passagerare lämnar fartyget eller tas ombord i medlemsstat Y. I det fallet gäller rådets förordning (EEG) nr 4055/86 av den 22 december 1986 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredje land[22].

3.4. Matartjänster

Matartjänster (även kallade tjänster för omlastning av internationellt gods) innebär att en transportör lastar av varor från ett fartyg som har seglat från en utgångspunkt och att en omlastning sker till ett annat fartyg som fortsätter resan till en destinationshamn. Denna typ av tjänst utförs i normalfallet med

---

18 Floddal där havsvatten trängt in.

19 Dom av den 9 mars 2006 i mål C-323/03, kommissionen mot Spanien, REG 2006, s. I-2161, punkt 33.

20 Ibidem, punkt 34.

21 Mål C-17/13 Alpina River Cruises – ännu ej offentliggjord.

22 EGT L 378, 31.12.1986, s. 1.

konossement. Frågan väcktes om sådana tjänster skulle anses vara internationella tjänster som omfattas av förordning (EEG) nr 4055/86 (som inte innehåller några krav på flaggning) eller cabotagetjänster som omfattas av förordning (EEG) nr 3577/92 (som innehåller krav på flaggning).

När matartjänsten består av för- eller vidaretransporter mellan två hamnar i samma medlemsstat X av gods a) med destination i medlemsstat Y eller i ett tredjeland, eller b) kommer från medlemsstat Y eller ett tredjeland, kan medlemsstat X reservera sådana matartjänster för fartyg som för EU-flagg. I alla medlemsstater där cabotagetjänster är reserverade för fartyg som för EU-flagg i enlighet med förordning (EEG) nr 3577/92, likställs matartjänster med cabotagetjänster (med undantag av Frankrike[23] och Portugal). I övriga medlemsstater är matartjänsterna fria.

Man bör emellertid komma ihåg att om man tillåter att ett företag utför matartjänster för transport av internationella laster före eller efter en internationell rutt kan resultatet bli kraftigt sänkta transportkostnader och effektivare tjänster. Därför är vissa aspekter av matartjänster i allt högre grad föremål för förhandlingar vid diskussioner om handelsavtal. Kommissionen anser därför att den här frågan måste undersökas ytterligare.

4. BEMANNINGSREGLER

Frågor om bemanning har enligt traditionen varit flaggstatens ansvar. Reglerna skiftar kraftigt mellan olika register. Vissa medlemsstater har till exempel infört strikta nationalitetskrav på att hela besättningen ska komma från EU. I andra medlemsstater räcker det att kaptenen och förste styrman kommer från EU. Dessa olika nationalitetskrav innebär markanta skillnader i kostnaderna för de olika registren.

För att undvika snedvridning av konkurrensen inom gemenskapen på de känsligaste rutterna, sägs i artikel 3 att värdmedlemsstater får införa egna bemanningsregler för fartyg som utför öcabotage. De får även bestämma vilka bemanningsregler som ska gälla för små fartyg (dvs. fartyg som väger mindre än 650 bruttoton). I praktiken har sex medlemsstater använt sig av denna möjlighet.

Förr att inte principen om friheten att tillhandahålla tjänster ska bli helt urvattnad, fastställs i förordningen att flaggstatens regler fortsätter att gälla för fraktfartyg som väger mer än 650 bruttoton som utför öcabotage när resan i fråga följer efter eller föregår en resa till eller från en annan stat (”konsekutiv cabotage”).

Dessa bestämmelser ger upphov till två frågor när det gäller värdmedlemsstatens behörighet.

Den första frågan rör innehållet i de bemanningsregler som värdmedlemsstaten ansvarar för. Den andra rör gränsdragningen mellan värdmedlemsstatens behörighet och flaggstatens behörighet i fråga om konsekutiv cabotage.

Frågan har också rests om det är värdmedlemsstatens eller flaggstatens regler som gäller kryssningslinjefartyg som utför öcabotage. Domstolen har bekräftat kommissionens tolkning att när det gäller kryssningslinjefartyg är det flaggstaten som ansvarar för bemanningsreglerna, oavsett om kryssningsfartyget utför öcabotage eller fastlandscabotage[24]. Värdmedlemsstaten får inte tillämpa sin

[23] Administrativ not av den 9 februari 2007 om tolkningen av artikel 257 i den franska tullagen.

[24] Dom av den 21 oktober 2004 i mål C-288/02, kommissionen mot Grekland, REG 2004, s. I-10071.

egen lagstiftning om bemanning av kryssningslinjefartyg som väger över 650 bruttoton. Den får bara tillämpa denna lagstiftning på krysslinjefartyg som väger mindre än 650 bruttoton.

4.1. Innehållet i de bemanningsregler som kan införas av en värdstat

I förordningen specificeras inte vilka ”frågor som rör bemanning” som är värdmedlemsstatens ansvar. Vissa anser att värdmedlemsstatens behörighet är obegränsad (i förordningen hänvisas till ”alla bemanningsregler”) Kommissionen har en mer restriktiv syn. Enligt kommissionen måste värdmedlemsstatens behörighet begränsas så att man skyddar principen om friheten att tillhandahålla tjänster, och i så fall utgör den behörigheten ett undantag.

Kommissionen anser att värdmedlemsstater bland annat ska ha rätt att ange hur stor del av besättningen som ska vara unionsmedborgare på fartyg som utför öcabotage (och fartyg med en vikt som understiger 650 bruttoton). En medlemsstat kan därför kräva att besättningen på ett sådant fartyg enbart ska bestå av unionsmedborgare. Medlemsstaterna kan också kräva att sjöfolket ombord har socialförsäkring i Europeiska unionen. När det gäller arbetsvillkor kan de följa de regler för minimilöner som gäller i landet. När det gäller reglerna om säkerhet och utbildning (vilket även omfattar de språk som talas ombord), anser kommissionen att medlemsstaterna inte kan ställa mer krav än att gällande gemenskaps- och internationella bestämmelser ska följas (STCW- och Solas-konventionerna), utan att friheten att tillhandahålla tjänster påverkas på ett orimligt sätt.

Enligt artikel 9 i förordningen ska varje medlemsstat som vill utnyttja möjligheten att tillämpa sina egna bestämmelser i frågor som rör bemanning samråda med kommissionen. I varje enskilt fall ska de planerade åtgärdernas räckvidd och innehåll granskas i ljuset av ovannämnda principer om nödvändighet och proportionalitet.

4.2. Konsekutiv cabotage

I artikel 3.3 i förordningen sägs följande: ”För fraktfartyg över 650 bruttoton som utför öcabotage, när resan i fråga följer efter eller föregår en resa till eller från en annan stat, gäller dock från och med den 1 januari 1999, i alla frågor som rör bemanning, bestämmelserna i den stat där fartyget är registrerat (flaggstaten)”.

Domstolen har slagit fast att med en resa som följer efter eller föregår cabotageresan avses i princip alla resor till eller från en annan stat, oavsett om fartyget har last ombord eller inte[25].

Till skillnad från vad kommissionen konstaterade i sitt tolkningsmeddelande 2003 ansåg domstolen att flaggstatens bestämmelser inte bara gäller om själva transporten av godset sker under den internationella delen av den resa som följer efter eller föregår cabotagedelen av resan, utan även när resan sker med ballast (utan last ombord). Kommissionen kan därför inte godta att medlemsstaterna fortsätter att tillämpa värdmedlemsstatens bestämmelser när den internationella resa som följer efter eller föregår öcabotaget sker i form av en ballastresa.

Detta betyder dock inte att redare får utföra en fiktiv resa utan last ombord för att undvika att artikel 3.2 i förordningen tillämpas i stället för artikel 3.3, och på så sätt kringgå bestämmelserna i förordningen[26].

[25] Dom av den 6 april 2006 i mål C-456/04, Agip Petroli SpA mot Capitaneria di porto di Siracusa m.fl., REG 2006, s. I-3395, punkterna 15–25.

Det ankommer på de nationella domstolarna att i enlighet med beviskraven i nationell lagstiftning kontrollera huruvida ett sådant missbruk har ägt rum.

De bemanningsregler som gäller när fartyget utför allmän trafikplikt gås igenom i punkt 5.3.2.2.

4.3. Ändring av bemanningsreglerna

Enligt förordningen skulle rådet före den 1 januari 1999 anta slutgiltiga bemanningsarrangemang på basis av ett förslag från kommissionen som i sin tur skulle grunda sig på en noggrann analys av de ekonomiska och sociala följderna av en liberalisering av öcabotaget.

Kommissionen lade den 17 juni 1997 fram en rapport för rådet på området, och ett förslag till förordning den 29 april 1998[27]. Förslaget rörde en generalisering av flaggstatens bemanningsansvar. Värdmedlemsstaten behöll ansvaret för fartyg mindre än 650 bruttoton och för att fastställa minsta andel unionsmedborgare i besättningen på fartyg som utför regelbunden passagerar- och färjetrafik (inbegripet blandad passagerar- och frakttrafik, och regelbunden kryssningstrafik). Sjöfolk från tredje land ombord på sådana fartyg borde lyda under samma arbetsrättsregler som gäller för medborgare i medlemsstaterna.

Kommissionens förslag vann dock inget gehör hos medlemsstaterna. Kommissionen föreslog därför att det skulle dras tillbaka den 11 december 2001. Kommissionen har för närvarande inga planer på att lägga fram ett nytt förslag. Följaktligen kommer reglerna i artikel 3 i förordningen inte att ändras under den närmaste tiden.

I samband med den femte rapporten om genomförandet av förordningen blev kommissionen emellertid medveten om att rederiers brist på enkel tillgång till värdmedlemsstatens lagstiftning om bemanningskrav ofta hindrar vidare utveckling av öcabotage. För att åtgärda detta problem uppmanar kommissionen medlemsstaterna att tillämpa artikel 3.2 i förordningen för att utse en kontaktpunkt som rederier kan kontakta för att få information om de tillämpliga bemanningsreglerna i värdmedlemsstaten.

5. ALLMÄN TRAFIK

Sjötransport av passagerare och gods är av grundläggande betydelse för öbor i Europa. Det är skälet till att man utformade flera specialregler som skydd för dessa sjötransportlänkar som inte marknaden kan serva på ett tillfredsställande sätt.

Genom förordningen erbjuds medlemsstaterna ett ramverk inom vilket de kan organisera marknadsinterventioner i form av begränsningar av marknadsåtkomst eller finansiering i samband med förpliktelser vid allmän trafik på sjötransportområdet. Tillhandahållandet av offentliga medel som ersättning för kostnaderna för att tillhandahålla allmän trafik måste dessutom ske på ett sätt som är förenligt med EU:s regler om statligt stöd. Syftet med det här avsnittet är att i nödvändiga fall ytterligare belysa villkoren i förordningen och reglerna om statligt stöd med målet att intervention från samhällets sida ska vara förenlig med allmänna regler i fördraget.

---

[26] Ibidem, punkt 23.

[27] KOM(1998) 251 slutlig.

5.1. Geografisk omfattning av länkarna som omfattas av allmän trafikplikt

Enligt artikel 4.1 i förordningen kan dessa länkar bara gå till, från och mellan öar.

Förordningen innehåller inte någon definition av ”ö”. Kommissionen anser att tillämpningen av artikel 4 bör begränsas till de öar som endast kan nås sjö- eller luftvägen och som saknar permanent landförbindelse med det europeiska fastlandet. En halvö som har en permanent väg- eller järnvägsförbindelse med fastlandet (t.ex. Peloponnesos) kan inte anses utgöra en ”ö”[28].

Enligt generaladvokaten Tizzanos förslag till avgörande kan möjligheten att tillämpa artikel 4.1 utsträckas till trafik som utförs mellan platser som befinner sig i en situation som är analog med öarnas situation (t.ex. städer som ligger vid långa fjordars eller flodmynningars stränder och som inte har direkta vägförbindelser), och där det finns samma behov av att säkerställa tillräckliga och regelbundna sjötransporttjänster[29].

I en studie om små öar och flodmynningar som kommissionen har låtit genomföra[30] visas att de långa flodmynningar eller fjordar som leder till en omväg på cirka 100 kilometer på väg[31] ska betraktas som öar i förhållande till det här avsnittet, eftersom de kan leda till liknande problem genom att stadsområden isoleras från varandra.

5.2. De cabotagerutter på öar som kan bli föremål för förpliktelser vid allmän trafik

Det är medlemsstaterna (samt i förekommande fall regionala och lokala myndigheter) som bestämmer på vilka sträckor det behövs förpliktelser vid allmän trafik. Förpliktelser vid allmän trafik får dock bara införas på reguljära öcabotagetjänster när marknaden har misslyckats.

Enligt villkoren i förordningen får medlemsstater införa förpliktelser vid allmän trafik för att ”säkerställa tillräckliga” reguljära sjötransporttjänster till en viss ö (eller i förbindelse med en flodmynning) i de fall där rederier inom unionen, om de tog hänsyn till sina egna kommersiella intressen, inte skulle kunna erbjuda en tillfredsställande tjänstenivå eller tjänster på samma villkor[32]. I övriga fall bör handeln vara fri.

När en medlemsstat inför förpliktelser vid allmän trafik för de tjänster som beskrivs i artikel 4.1 i förordningen, måste den begränsa sin intervention till de grundkrav som det hänvisas till i artikel 4.2 och uppfylla det krav på icke-diskriminering som fastställs i artikel 4.1 i förordningen när det gäller de av unionens rederier som är intresserade av att bedriva trafik på den aktuella rutten. Kravet måste

---

[28] Dom av den 21 oktober 2004 i mål C-288/02, kommissionen mot Grekland, REG 2004, s. I-10071, punkt 42.

[29] Generaladvokaten Tizzanos förslag till avgörande av den 10 november 2005 i det ovannämnda målet C-323/03, punkterna 39–45.

[30] *Study on Small Islands and Estuaries* (2002), ICF Consulting.

[31] Förhållandet mellan avståndet runt mynningen och avståndet fågelvägen över mynningen ska vara mer än cirka 10 till 1.

[32] Se skäl 9 och artikel 2.4 i förordningen. Se även domstolens dom av den 20 februari 2001 i mål C-205/99, Analir mot Administración General del Estado, REG 2001, s. I-1271, punkt 31 och följande punkter.

uppfyllas när medlemsstaten bestämmer innehållet i trafikplikten och under det administrativa förfarande som leder till att en operatör väljs ut för en given rutt eller när kompensationsbeloppet fastställs.

5.3. Förpliktelser som kan införas

5.3.1. Skillnaden mellan förpliktelser vid allmän trafik och avtal om allmän trafik

I förordning (EEG) nr 3577/92 görs skillnad på ”förpliktelser vid allmän trafik” (artiklarna 2.4 och 4.2) och ”avtal om allmän trafik” (artikel 2.3).

Avtal om allmän trafik är det instrument som normalt används för att omfatta förpliktelser vid allmän trafik i de fall ett horisontellt tillvägagångssätt som gäller samtliga rederier som har för avsikt att trafikera en viss rutt inte är tillräckligt för att uppfylla grundläggande transportbehov, främst när det gäller allmänna villkor för kvaliteten på en viss tjänst.

Artikel 4.2 i förordningen innehåller en uttömmande lista över krav som kan införas när man fastställer ”förpliktelser vid allmän trafik”. I artikel 2.3 i förordningen ges bara en indikation på hur omfattande sådana avtal kan vara, och medlemsstaterna kan gå längre om de önskar. I praktiken utgör ofta kvalitetskrav en del av ”avtalen om allmän trafik”, men de kan inte ingå i ”förpliktelser vid allmän trafik”. När det gäller ”förpliktelser vid allmän trafik” kan kravet som rör redarnas ”kapacitet att tillhandahålla tjänsten” även omfatta en bestämmelse som rör deras likviditet samt kravet att de inte får ha några obetalda skatter eller sociala avgifter[33]. Kommissionen anser att förpliktelsen att använda en snabbfärja kan falla under denna kategori.

När förpliktelser vid allmän trafik införs, får de krav som rör tjänstens regelbundenhet och frekvens uppfyllas kollektivt, inte enskilt, av alla rederier som bedriver trafik på samma rutt[34].

Medlemsstaterna kan endast ålägga förpliktelser vid allmän trafik och ingå avtal om allmän trafik om de för varje berörd rutt har fastställt att de reguljära transporttjänsterna inte skulle vara tillräckliga (dvs. de skulle inte tillhandahållas i den omfattning eller på de villkor som de offentliga myndigheterna har bedömt som lämpligt) om tillhandahållandet av dem uteslutande bestämdes av marknadskrafterna. Vidare måste förpliktelsen vid allmän trafik eller avtalet om att tillhandahålla sådan trafik motiveras av nödvändighet och stå i proportion till målet att säkerställa tillräckliga och regelbundna transporttjänster till och från öarna[35]. Medlemsstaterna får med andra ord inte låta förpliktelser om allmän trafik och avtal om allmän trafik omfatta sådan verksamhet som företag som bedriver verksamhet på normala marknadsvillkor redan tillhandahåller på ett tillfredsställande sätt i

[33] Ovannämnda dom i mål C-205/99, punkterna 45–51.

[34] Om en ö behöver en anslutning fyra gånger per vecka och två rederier är villiga att utföra tjänsten, ska var och en av dem förbinda sig att svara för driften två gånger per vecka, respektive en eller tre gånger per vecka.

[35] Dom av den 17 mars 2011 i de förenade målen C-128/10 och C-129/10, Naftiliaki Etaireia Thasou, REU 2011, s. I-1887, punkt 54.

allmänhetens intresse och på villkor (såsom pris, kontinuitet och tillgång till verksamheten) som staten fastställer[36].

Kommissionen påminner om att även om medlemsstaterna har ett betydande utrymme för skönsmässig bedömning när det gäller att fastställa behovet av en allmännyttig tjänst och omfattningen av en sådan tjänst, ska medlemsstaternas beslut underställas kommissionens kontroll av att medlemsstaten inte har gjort en uppenbart felaktig bedömning[37].

5.3.2. Principen om icke-diskriminering

Enligt principen om icke-diskriminering som fastställs i förordningen får medlemsstaterna inte införa bestämmelser som är specialanpassade för ett visst rederi som skulle innebära att andra gemenskapsrederier hindras från att ta sig in på marknaden, eller tillämpa krav som ger samma resultat.

Kommissionen skulle vilja rikta medlemsstaternas uppmärksamhet på framförallt de problem som uppkommer vid följande två typer av bestämmelser.

5.3.2.1. Övertagande av fartyg

För det första har man tagit upp frågan om huruvida en medlemsstat, som utlyser en ansökningsomgång för avtal om allmän trafik, kan kräva att den som får kontraktet ska ta över fartyg och personal från den tidigare kontraktsinnehavaren. Kommissionen anser att i de flesta fall skulle ett sådant krav innebära en överträdelse av förordning (EEG) nr 3577/92 eftersom det skulle vara diskriminerande. Det skulle få till följd att gemenskapsrederier inte skulle kunna använda sina egna fartyg vid offertgivningen och skulle innebära en fördel för den tidigare kontraktsinnehavaren, om denne deltar i budgivningen.

Kommissionen inser dock att om det för en förbindelse till en ö krävs ett fartyg som har en sådan speciell utformning att det svårligen kan hittas eller avyttras på marknaden eller användas för andra ändamål, innebär ett krav på övertagande av ett sådant fartyg en mindre begränsning av friheten att tillhandahålla tjänster än om man skulle tilldela ett enskilt rederi ett kontrakt med så lång löptid att det är möjligt att amortera av ett specialbyggt fartyg. I sådana fall skulle fartyg kunna hyras ut – under mycket klara villkor som anges i detalj i kontraktshandlingarna – av flera rederier som i tur och ordning hyr fartyget från ett företag som äger fartyget och som inrättats särskilt för detta syfte. En annan lösning vore att ålägga den nye kontraktsinnehavaren att ta över fartyget direkt från den gamle kontraktsinnehavaren.

Om myndigheterna i en medlemsstat själva äger fartyg eller på annat vis förfogar över dem, får sådana fartyg på samma icke-diskriminerande villkor ställas till förfogande för samtliga potentiella operatörer.

---

[36] Meddelande från kommissionen om tillämpningen av Europeiska unionens regler om statligt stöd på ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (EUT C 8, 11.1.2012, s. 4), punkt 48.

[37] Dom av den 15 juni 2005 i mål T-17/02, Fred Olsen, REG 2005, s. II-2031, punkt 216 och kommissionens beslut 2013/435/EU av den 2 maj 2013 om det statliga stöd SA.22843 (2012/C) (f.d. 2012/NN) som Frankrike har genomfört till förmån för Société Nationale Corse Méditerranée och Compagnie Méridionale de Navigation, EUT L 220, 17.8.2013, s. 20–45.

5.3.2.2. Bemanningsvillkor

För det andra har det dykt upp frågor som rör de bemanningsvillkor som införs inom ramen för förpliktelser vid allmän trafik och avtal om allmän trafik.

Kommissionen anser att de regler som kan införas inom ramen för förpliktelser vid allmän trafik och avtal om allmän trafik (artikel 4 i förordningen) bör begränsas till krav som är nödvändiga för att uppfylla behovet av allmän trafik och som inte går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå de fastställda målen. Detta måste bedömas från fall till fall.

Kommissionen konstaterar att medlemsstaterna inom ramen för förpliktelser vid allmän trafik och avtal om allmän trafik har rätt att införa samma regler som de regler som värdmedlemsstater har infört för alla fartyg som utför öcabotage (artikel 3.2 i förordningen). Dessa regler förklaras närmare i avsnitt 4 i det här meddelandet.

5.4. Förfarandet för införande av förpliktelser vid allmän trafik och för ingående av avtal om allmän trafik

Medlemsstaterna har olika administrativa möjligheter att införa ”förpliktelser vid allmän trafik” för alla operatörer på en viss rutt, t.ex. i form av anmälningssystem, licenssystem eller godkännandesystem. Medlemsstaterna kan också införa förpliktelser vid allmän trafik genom ingående av avtal om allmän trafik med en eller ett begränsat antal operatörer.

Domstolen fastslog i mål C-205/99 att ett förfarande som är så restriktivt som ett godkännandesystem är godtagbart förutsatt att det är nödvändigt (om ”det kan visas att det föreligger ett faktiskt behov av allmän trafik, eftersom det vid fri konkurrens inte skulle finnas tillräckligt med regelbundna transporttjänster”), och står i proportion till målet samt att det sker på grundval av objektiva, icke-diskriminerande kriterier som de berörda företagen känner till på förhand. Företagen bör även ges rätt att överklaga beslut som fattats mot dem[38].

5.4.1. Tillämpliga regler om offentlig upphandling

När en medlemsstats behöriga myndighet ingår ett ”avtal om allmän trafik”, måste den följa tillämpliga upphandlingsregler. Den 26 februari 2014 antog rådet och Europaparlamentet ett nytt direktiv om tilldelning av koncessioner (nedan kallat *koncessionsdirektivet*)[39]. Samma dag antog rådet och Europaparlamentet även direktiven 2014/24/EU och 2014/25/EU (nedan kallade *upphandlingsdirektiven*)[40].

---

[38] Den ovannämnda domen i mål C-205/99. Se även dom av den 17 mars 2011 i de förenade målen C-128/10 och C-129/10, Naftiliaki Etaireia Thasou, REU 2011, s. I-1887, punkt 52 och följande punkter.

[39] Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/23/EU av den 26 februari 2014 om tilldelning av koncessioner, EUT L 94, 28.3.2014, s. 1.

[40] Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU av den 26 februari 2014 om offentlig upphandling och om upphävande av direktiv 2004/18/EG, EUT L 94, 28.3.2014, s. 65; Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU av den 26 februari 2014 om upphandling av enheter som är verksamma på områdena, vatten, energi, transporter och posttjänster och om upphävande av direktiv 2004/17/EG, EUT L 94, 28.3.2014, s. 243.

Enligt kommissionens erfarenhet utgörs de flesta av de avtal om allmän trafik som tilldelas med tillämpning av artikel 4 i förordningen ”tjänstekoncessioner” i den mening som avses i upphandlingslagstiftningen. Genom ett sådant avtal ger den behöriga myndigheten framför allt ett rederi i uppgift att tillhandahålla sjötransporttjänster under en viss tid. Rederiet är skyldigt att tillhandahålla den transporttjänst som anges i avtalet, vanligtvis mot ekonomisk ersättning från myndigheten[41]. I princip har rederiet verksamhetsrisken (om så inte är fallet ska ett sådant kontrakt betraktas som ett offentligt kontrakt i den mening som avses i upphandlingsdirektiven), inklusive den risk som kan hänföras till efterfrågan på dess transporttjänster, eftersom behöriga myndigheter i avtalet om allmän trafik vanligtvis inte garanterar att rederiet kommer att få tillbaka alla sina investeringar eller kostnader för att utföra avtalsförpliktelserna.

För tilldelning av avtal om allmän trafik som omfattas av tillämpningsområdet för koncessionsdirektivet måste den behöriga myndigheten behandla alla rederier lika och utan diskriminering och det åligger myndigheten att agera på ett öppet och proportionerligt sätt för att säkerställa verklig konkurrens[42]. I direktivet fastställs dessutom, bland annat, en skyldighet att offentliggöra koncessionsmeddelandet och meddelandet om tilldelning av kontraktet i *Europeiska unionens officiella tidning*[43]. I direktivet fastställs även ett antal förpliktelser i samband med kriterierna för urval och tilldelning och anges processuella garantier för att säkerställa öppenhet och likabehandling, framför allt under förhandlingar mellan den behöriga myndigheten och anbudsgivarna.

När det gäller tilldelning av avtal om allmän trafik som omfattas av tillämpningsområdet för upphandlingsdirektiven bör det framhållas att det inte görs någon skillnad mellan prioriterade och icke-prioriterade tjänster i de nya direktiven. I upphandlingsdirektiven 2004/17/EG och 2004/18/EG definierades sjötransporttjänster som icke-prioriterade tjänster och omfattades endast av ett begränsat antal villkor (i fråga om tekniska specifikationer och meddelande om tilldelning). Enligt de nya upphandlingsdirektiven omfattas tilldelningen av avtal om allmän trafik som omfattas av tillämpningsområdet för dessa direktiv i princip av alla villkor som fastställs i direktiven.

Vid avtal vars värde understiger tröskelvärdet för tillämpning av koncessionsdirektivet eller upphandlingsdirektiven krävs det ändå ett urvals- och tilldelningsförfarande för att uppfylla fördragets krav på icke-diskriminering och likabehandling som innebär en skyldighet att lämna insyn. Enligt domstolen syftar denna skyldighet till att garantera varje potentiell anbudsgivare att upphandlingen kringgärdas av sådan offentlighet att tjänstemarknaden är öppen för konkurrens och att det går att kontrollera om upphandlingsförfarandena är opartiska[44].

---

41 Se även den ovannämnda domen i mål C-205/99, punkterna 63 och 65.

42 Artiklarna 3 och 30.

43 Artiklarna 31–33.

44 Se kommissionens tolkningsmeddelande om koncessioner enligt EG-rätten (EGT C 121, 29.4.2000, s. 2), kommissionens tolkningsmeddelande om gemenskapsrättens tillämplighet på upphandlings-kontrakt som inte, eller bara delvis, omfattas av direktiven om offentlig upphandling (EUT C 179, 1.8.2006, s. 2) och domstolens dom av den 7 december 2000 i mål C-324/98, Teleaustria och Telefonadress mot Telekom Austria, REG 2000, s. I – 10745, punkt 60.

5.4.2. Val av tilldelningsförfarande

Enligt artikel 4 i förordning nr 3577/92 får medlemsstaterna inte diskriminera mellan olika rederier när de ingår avtal om allmän trafik.

Kommissionen anser att tilldelningen av avtal om allmän trafik i allmänhet riskerar att leda till diskriminering mellan operatörer, eftersom i regel endast en operatör på en viss rutt tilldelas avtalet. Kommissionen anser därför att ett öppet anbudsförfarande i princip är det enklaste sättet att säkerställa icke-diskriminering. Ett tilldelningsförfarande som innefattar förhandling med potentiella anbudsgivare kan vara förenligt med principen om icke-diskriminering, förutsatt att förhandlingarna mellan den upphandlande myndigheten och de bolag som har lämnat anbud är opartiska, rättvisa och öppna[45]. Kommissionen anser att direkttilldelning åsidosätter principen om icke-diskriminering och öppenhet i artikel 4 i förordningen. På samma sätt är ett anbudsförfarande som är utformat för att på ett otillbörligt sätt begränsa antalet potentiella anbudsgivare inte förenligt med principerna om icke-diskriminering och öppenhet.

För att se till att dessa principer iakttas bör tiden mellan anbudsinfordran och det datum utförandet av transporttjänsterna ska inledas dessutom vara tillräckligt lång. Kommissionen anser att för korta perioder, som inte i tillräcklig utsträckning speglar behoven i samband med de cabotagetjänster som ska tilldelas (t.ex. marknadens storlek, kvalitetskrav och krav på turtäthet), kan gynna det tidigare rederiet, vilket strider mot principen om likabehandling.

Kommissionen påpekar dessutom att valet av tilldelningsförfarande får konsekvenser för bedömningen av huruvida den ekonomiska ersättning som beviljats för att fullgöra avtalet om allmän trafik är förenlig med reglerna för statligt stöd. För att inte utgöra statligt stöd måste en sådan ersättning uppfylla de fyra villkor som domstolen har fastställt i domen i målet Altmark[46]. I enlighet med det fjärde Altmarkkriteriet måste den ersättning som erbjuds antingen vara resultatet av ett offentligt upphandlingsförfarande som gör det möjligt att välja den anbudsgivare som kan tillhandahålla dessa tjänster till den lägsta kostnaden för gemenskapen, eller resultatet av en jämförande analys av ett typföretag, välskött och tillräckligt utrustat med nödvändiga medel. Det enklaste sättet för offentliga myndigheter att uppfylla det fjärde Altmarkkriteriet är att genomföra ett öppet, genomblickbart och icke-diskriminerande förfarande för offentlig upphandling[47]. Förutsatt att resten av villkoren i domen i målet Altmark har uppfyllts utesluter ett sådant förfarande därför i regel förekomsten av statligt stöd[48].

Förordningen kräver inte av medlemsstaterna att de ska anmäla varje avtal om allmän trafik som ingås. När avtalet innefattar ersättning för kostnaderna att tillhandahålla allmän trafik kan det behöva

---

[45] Se även punkt 66 i kommissionens meddelande om tillämpningen av Europeiska unionens regler om statligt stöd på ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (EUT C 8, 11.1.2012, s. 4).

[46] Dom av den 24 juli 2003 i mål C-280/00, Altmark Trans GmbH och Regierungspräsidium Magdeburg mot Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Altmark), REG 2003, s. I-7747.

[47] Se punkterna 63–64 i kommissionens meddelande om tillämpningen av Europeiska unionens regler om statligt stöd på ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (EUT C 8, 11.1.2012, s. 4).

[48] Ibidem, punkterna 65–68.

föranmälas till kommissionen i enlighet med reglerna om statligt stöd (se punkt 5.6 i det här meddelandet för närmare detaljer). Den anmälningsplikt som föreskrivs i artikel 9 i förordningen avser endast avtal med större räckvidd, t.ex. ett generellt regelverk för cabotagetjänster.

5.5. Marknadsåtkomst och konkurrens på allmänna trafikleder

Genom att införa förpliktelser vid allmän trafik intervenerar medlemsstaterna i bestämmelserna om marknadens tillgång till vissa trafikleder, vilket kan snedvrida konkurrensen om det inte sker på ett icke-diskriminerande sätt. Sådana interventioner kan vara både berättigade och lagenliga med hänsyn till syftet (att garantera regelbundna transporttjänster till, från och mellan öar). Interventioner som gäller förpliktelser vid allmän trafik bör dock stå i proportion till syftet. Om de når längre än vad som är absolut nödvändigt begränsar de på ett onödigt sätt en frihet som är avgörande för att den inre marknaden ska fungera. Kommissionen tar nedan upp tre frågor som berör detta ämne.

5.5.1. Ensamrätt

Om man ger ett rederi ensamrätt till att trafikera en allmän trafikled leder det normalt till att samhällets börda blir minsta möjliga, men det begränsar den traditionella frihandeln inom sjötransportindustrin.

En rimlig balans bör skapas mellan de bägge principerna.

I fall där det är berättigat kan exklusiv behörighet vara det enda instrumentet för att uppfylla de grundläggande transportbehoven, dock under förutsättning att behörigheten beviljas för en begränsad period och att den baseras på ett öppet, rättvist, icke-diskriminerande och gemenskapstäckande urvalsförfarande.

Kommissionen betonar dock att det i många fall går att vidta mindre begränsande åtgärder för att undvika att några marknadsaktörer plockar russinen ur kakan och för att minska det statliga stödbeloppet. En operatör som genom avtal är bunden till förpliktelser vid allmän trafik året runt, men inte har exklusiv behörighet, kan påverkas negativt av en annan operatör, som inte omfattas av sådana förpliktelser och bara behöver bedriva verksamhet på de mest lönsamma månaderna på året och därmed allvarligt kan minska den första operatörens inkomster.

Det är kommissionens ståndpunkt att lättare förpliktelser vid allmän trafik kan införas för samtliga operatörer på samma rutt parallellt med avtal om allmän trafik som ingåtts med en operatör[49]. Till exempel kan man införa villkor enligt vilka ett rederi som vill etablera sig på en trafikled, som omfattas av avtal om allmän trafik som innehåller krav på att tjänsten ska tillhandahållas året om, är skyldigt att tillhandahålla tjänsten året om.

5.5.2. Varaktighet för avtal om allmän trafik

Förordningen innehåller ingen gräns för varaktigheten för avtal om allmän trafik. Av artiklarna 1 och 4 framgår dock att avtal om allmän trafik bör ha begränsad varaktighet för att regelbunden och öppen analys av marknaden ska vara möjlig.

Om ett avtal om allmän trafik är en koncession får, enligt artikel 18 i direktiv 2014/23/EU om tilldelning av koncessioner, den maximala varaktigheten för koncessioner som varar längre än fem år ”inte överstiga den tid som rimligen kan förväntas åtgå för att koncessionshavaren ska kunna få

[49] När det gäller en medlemsstats möjlighet att införa förpliktelser vid allmän trafik parallellt med avtal om allmän trafik, se även domen i mål C-205/99, punkt 60–71.

tillbaka gjorda investeringar för utnyttjandet av byggnadsverken eller tillhandahållandet av tjänsterna tillsammans med en avkastning på det investerade kapitalet, med beaktande av de investeringar som krävs för att uppnå särskilda mål enligt avtalen".

I syfte att uppfylla proportionalitetsprincipen i fråga om alla typer av marknadsintervention bör medlemsstaterna välja det minst snedvridande alternativet för att uppfylla de grundläggande transportbehoven, även i fråga om varaktighet. Alla rederier inom unionen bör regelbundet ges möjlighet att ansöka om driften på en viss rutt (se även punkt 5.6 nedan).

I 2003 års tolkningsmeddelande uppgav kommissionen att en avtalsperiod på mer än 6 år i normalfallet inte uppfyller kravet på proportionalitet.

Grundat på kommissionen erfarenheter sedan 2003 har emellertid gränsen på sex år i vissa fall avskräckt rederier från att lämna in anbud, eftersom de anser att en så kort löptid är för kort för att få tillbaka de pengar som investerats i driften av tjänsten. På samma sätt hävdar också offentliga myndigheter att avtal med kort löptid kan avskräcka rederier från att göra större investeringar, och därigenom hindra innovation och eventuella förbättringar av tjänsternas kvalitet. Dessutom bör det understrykas att det kan ta en viss tid att utarbeta ett urvalsförfarande för tilldelning av avtal om allmän trafik på cabotageområdet.

Därför anser kommissionen att avtal om allmän trafik med längre löptid än fem (om avtalet är en koncession i den mening som avses i koncessionsdirektivet) eller sex år kan uppfylla proportionalitetskravet, förutsatt att de 1) motiveras av objektiva kriterier, såsom behovet av att få tillbaka de investeringar som har gjorts i driften av sjötransporttjänsten under normala marknadsvillkor (t.ex. investeringar i fartyg eller infrastruktur), och 2) inte leder till avskärmning av marknaden.

Enligt kommissionens erfarenhet och de uppgifter som de offentliga myndigheterna har tillhandahållit kan det, utan att det påverkar den granskning som ska genomföras från fall till fall, vara berättigat att ingå avtal med en maximal varaktighet på 12 år så att man kan skriva av en betydande del av kostnaderna för en genomsnittlig färja, och samtidigt göra det möjligt för marknaden att fungera. Kommissionen anser att avtal med betydligt längre varaktighet (dvs. som skulle göra det möjligt att helt amortera ett nytt fartyg och ge avkastning på investerat kapital) skulle vara till förfång för fördelarna med konkurrenstrycket på cabotagemarknaden [50](se även avsnitt 8 nedan).

5.5.3. Ihopslagna rutter

Medlemsstater önskar ofta slå ihop allmänna trafikleder till och från olika öar i en grupp för att uppnå stordriftsfördelar och locka till sig operatörer. Sådana ihopslagningar strider i sig inte mot gemenskapslagstiftningen, dock under förutsättning att de inte leder till diskriminering eller otillbörlig snedvridning av marknaden.

Lämplig storlek på sammanslagningar bör bedömas mot grundval av den bästa synergieffekt som blir resultatet i fråga om att uppfylla de grundläggande transportbehoven.

[50] I domen av den 9 mars 2006 i mål C-323/03, kommissionen mot Spanien, REG 2006, s. I-2161, slog domstolen fast att en nationell åtgärd som innebär att sjötransporttjänster förbehålls ett enda företag genom beviljandet av en tjugoårig administrativ koncession, som kan förlängas för en period på tio år, kan få till följd att tillhandahållandet av dessa tjänster försvåras eller till och med omöjliggörs för företag i andra medlemsstater och innebär därför en inskränkning i friheten att tillhandahålla tjänster (punkt 44).

5.6. Offentliga subventioner som kompensation för förpliktelse vid allmän trafik

Förordningen gäller på samma sätt oberoende av huruvida subventioner betalas ut. Om däremot statligt stöd betalas ut för att kompensera för förpliktelse vid allmän trafik eller avtal om allmän trafik måste detta ske i enlighet med domstolens tolkning av fördragets regler om statligt stöd och reglerna i kommissionens paket med instrument som reglerar statligt stöd för tillhandahållandet tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

Det paketet består av följande instrument:

(a) Ett meddelande[51] som förklarar de viktigaste koncepten för tillämpningen av reglerna om statligt stöd när det gäller ekonomisk ersättning för tillhandahållande av offentliga tjänster, samt under vilka villkor (de s.k. Altmarkkriterierna[52]) ekonomisk ersättning för tillhandahållande av offentliga tjänster inte utgör statligt stöd.

(b) En kommissionsförordning om stöd av mindre betydelse för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse[53]. I detta anges att en total ersättning för tillhandahållande av offentliga tjänster som inte överstiger 500 000 euro under en period om tre beskattningsår inte ska anses utgöra statligt stöd, förutsatt att villkoren i den förordningen är uppfyllda.

(c) Ett beslut[54] som anger under vilka villkor statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster är förenligt med den inre marknaden och undantaget från anmälningsskyldigheten.

(d) Rambestämmelser om statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster[55]. I dessa anges under vilka villkor ersättning som omfattas av anmälningsskyldigheten[56] kan förklaras förenlig med artikel 106.2 i EUF-fördraget.

(e) Kommissionen har dessutom publicerat en vägledning om hur Europeiska unionens bestämmelser om statligt stöd, offentlig upphandling och den inre marknaden ska

---

[51] Meddelande från kommissionen om tillämpningen av Europeiska unionens regler om statligt stöd på ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse – EUT C 8, 11.1.2012, s. 4.

[52] Dom av den 24 juli 2003 i mål C-280/00, Altmark Trans GmbH och Regierungspräsidium Magdeburg mot Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, REG 2003, s. I-7747.

[53] Kommissionens förordning (EU) nr 360/2012 av den 25 april 2012 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse som beviljas företag som tillhandahåller tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (EUT L 114, 26.4.2012, s. 8).

[54] Kommissionens beslut av den 20 december 2011 om tillämpningen av artikel 106.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på statligt stöd i form av ersättning för allmännyttiga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (EUT L 7, 11.1.2012, s. 3).

[55] Meddelande från kommissionen – *Europeiska unionens rambestämmelser för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster,* EUT C 8, 11.1.2012, s. 15.

[56] Så är fallet när ersättningen för offentliga tjänster inte uppfyller Altmarkkriterierna, inte omfattas av förordningen om stöd av mindre betydelse för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse och inte omfattas av gruppundantag enligt detta beslut.

tillämpas på tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, särskilt sociala tjänster av allmänt intresse[57], för att ge ytterligare vägledning om hur bestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ska tillämpas.

5.7. ”Mindre öar”

Förfaranden för ingående av avtal om allmän trafik inom sjöfartssektorn är eventuellt alltför komplicerade när det gäller att organisera tjänster för mindre öar, vilket normalt bara attraherar lokala operatörer.

För att jämka samman ovanstående specialförhållande med principerna om öppenhet och icke-diskriminering, som kommissionen anser bara kan uppnås genom öppna, rättvisa, icke-diskriminerande urvalsförfaranden, anser kommissionen att man, när det inte strider mot unionsreglerna för offentlig upphandling och statligt stöd i de fall dessa är tillämpliga, i stället för att inleda ett komplett anbudsförfarande kan välja en lämplig operatör som ska tillhandahålla tjänster till mindre öar genom ett enkelt urvalsförfarande efter inbjudan att anmäla intresse, förutsatt att tjänsten utannonseras i hela unionen – vilket är enkelt att organisera. Kommissionen anser också att en längre varaktighet för kontrakt, 12 år, kan godtas.

Förordning (EEG) no 3577/92 innehåller inte någon definition av mindre öar. Erfarenheten, särskilt en undersökning som utförts på kommissionens vägnar[58], visar att ”mindre öar” i det här meddelandet bör avse öar där det totala årliga antalet passagerare som transporteras sjövägen till och från ön är 300 000 eller färre. Tröskelvärdet på 300 000 passagerare avser enkelresor, dvs. en passagerare som reser till ön och tillbaka räknas två gånger. Vad beträffar perifera regioner kan detta tröskelvärde endast tillämpas för handel inom regionen (och inte handel mellan en perifer ö och fastlandet).

De förenklade reglerna kan i princip tillämpas för transport under avtal om allmän trafik av både passagerare och gods till och från en ”mindre ö”. Godstransport, som normalt kan organiseras under konkurrensutsatta förhållanden, bör dock uteslutas i fall där det riskerar att på ett omotiverat sätt snedvrida marknaden.

När en och samme operatör tillhandahåller tjänster för flera små öar, tas det vid beräkningen av om tröskelvärdet har uppnåtts hänsyn till det sammanlagda antalet passagerare som transporterats av denne operatör inom ramen för den offentliga tjänsten

6. SKYDDSÅTGÄRDER

I artikel 5 i förordningen fastställs det att medlemsstaterna kan uppmana kommissionen att anta skyddsåtgärder ”om det uppstår en allvarlig störning på den nationella transportmarknaden som orsakas av liberaliseringen av cabotage”. Enligt artikel 2.5 kan sådana skyddsåtgärder tillämpas i högst ett år om det uppstår problem på marknaden som ”kan leda till ett allvarligt och eventuellt ihållande utbudsöverskott i förhållande till efterfrågan, beror på, eller förvärras av, cabotageverksamhet, och utgör ett allvarligt hot mot den finansiella stabiliteten och överlevnaden hos ett betydande antal rederier inom gemenskapen. Detta gäller förutsatt att prognoser på kort och medellång sikt för marknaden i fråga inte tyder på några avsevärda och ihållande förbättringar”.

---

[57] SWD(2013) 53 final/2, tillgänglig på http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_en.pdf

[58] *Study on Small Islands and Estuaries* (2002), ICF Consulting.

Denna bestämmelse har endast tillämpats en gång, i Spanien, när förordningen just hade trätt i kraft[59].

Det bör betonas att enskilda fall av rederier på en given sträcka som går i konkurs inte räcker för att motivera tillämpningen av denna klausul.

De cabotagerapporter som offentliggjorts sedan förordningen trädde i kraft visar att liberaliseringen av cabotage inte har lett till några andra allvarliga störningar på den inre transportmarknaden. Det är osannolikt att sådana störningar skulle uppstå i dag, med tanke på att de flesta tjänster redan har liberaliserats.

7. ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER

I artikel 6 fastställs ett antal tillfälliga undantag från tillämpningen av förordningen. De undantag som anges i denna artikel löpte ut 2004. Med anledning av att anslutningen av Kroatien, som blev medlem av EU den 1 juli 2013, ändrades artikel 6 för att säkerställa vissa tillfälliga undantag för Kroatien[60].

I enlighet med den nya artikel 6.4 får avtal om allmän trafik som ingåtts före dagen för Kroatiens anslutning fortsätta att tillämpas till och med den 31 december 2016.

Enligt artikel 6.5 ska kryssningstrafik mellan kroatiska hamnar som utförs av fartyg som är mindre än 650 bruttoton till och med den 31 december 2014 reserveras för fartyg som är registrerade i Kroatien och förs under kroatisk flagg, som används av rederier vilka är etablerade i enlighet med kroatisk lag och har huvudkontor i Kroatien, där också den faktiska kontrollen utövas.

I artikel 6.6 fastställs slutligen kompletterande skyddsåtgärder fram till den 31 december 2014 för kryssningstrafik mellan hamnar i en medlemsstat annan än Kroatien som utförs av fartyg som har en bruttovikt på mindre än 650 ton. Kommissionen får efter en motiverad begäran från en medlemsstat, inom 30 arbetsdagar från mottagandet av begäran i fråga, besluta att sådana kroatiska fartyg inte ska utföra kryssningstrafik mellan hamnar i vissa områden i en annan medlemsstat än Kroatien, om det kan visas att utförandet av dessa tjänster allvarligt skulle störa eller hota att allvarligt störa den inre transportmarknaden i de berörda områdena.

Om kommissionen efter 30 arbetsdagar inte har fattat något beslut ska den berörda medlemsstaten ha rätt att vidta skyddsåtgärder till dess att kommissionen har fattat sitt beslut. I en nödsituation får medlemsstaten ensidigt besluta om lämpliga tillfälliga åtgärder som får gälla i högst tre månader. Medlemsstaten ska omedelbart underrätta kommissionen om detta. Kommissionen får upphäva åtgärderna eller bekräfta dem till dess att den fattar sitt slutgiltiga beslut.

---

[59] Kommissionens beslut 93/396/EEG av den 13 juli 1993 rörande Spaniens begäran att kommissionen skulle förlänga de skyddsåtgärder som anges i artikel 5 i förordning (EEG) nr 3577/92 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage), EGT L 173, 16.7.1993, s. 33.

[60] Akt om villkoren för Republiken Kroatiens anslutning och om anpassning av fördraget om Europeiska unionen, fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och fördraget om upprättandet av Europeiska atomenergigemenskapen, artikel 18 och bilaga V, punkt 7.1, EUT L 112, 24.4.2012, s. 21.

8. TILLÄMPNING AV FÖRORDNING (EG) NR 1370/2007 PÅ CABOTAGE

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70[61] antogs den 23 oktober 2007. Enligt artikel 1.2 i denna förordning är förordningen tillämplig på nationell och internationell kollektivtrafik på järnväg och andra spårburna transportsätt, och på väg. I samma artikel anges att ”medlemsstaterna får tillämpa denna förordning på kollektivtrafik på inre vattenvägar och nationella marina vatten, utan att det påverkar tillämpningen av rådets förordning (EEG) nr 3577/92”.

Eftersom förordning (EG) nr 1370/2007 inte innehåller någon definition av ”nationella marina vatten”, och detta begrepp inte heller definieras i någon annan unionsakt eller internationell akt, har kommissionen fått frågor om tillämpningen av denna förordning på tjänster på sjöfartscabotageområdet.

För det första påpekar kommissionen att förordning (EG) nr 1370/2007 inte automatiskt är tillämplig på kollektivtrafik på nationella marina vatten, utan endast är tillämplig i de fall där en medlemsstat uttryckligen anger att förordningen ska tillämpas.

För det andra omfattar merparten av avtalen om allmän trafik och förpliktelserna vid sjöfartscabotage transport av både passagerare och gods, och transporterna utförs av kombinerade passagerar- och godsfärjor, medan förordning (EG) nr 1370/2007 endast får tillämpas på kollektivtrafik och inte på godstrafik. Medlemsstaterna får följaktligen inte tillämpa förordning (EG) nr 1370/2007 på sådana blandade avtal om allmän trafik som innefattar godstransporter.

Slutligen får medlemsstaterna tillämpa förordning (EG) nr 1370/2007 på kollektivtrafik på nationella marina vatten i den mån detta inte påverkar tillämpningen av förordning (EEG) nr 3577/92. Vid en konflikt mellan dessa båda förordningar har förordning (EEG) nr 3577/92 därför företräde framför förordning (EG) nr 1370/2007. Den senare kan komplettera förordning (EEG) nr 3577/92 om det inte finns några motsättningar mellan dem.

Vissa av de bestämmelser i förordning (EG) nr 1370/2007 som förefaller påverka tillämpningen av förordning (EEG) nr 3577/92, särskilt bestämmelserna om direkttilldelning av avtal, ensamrätt eller avtalens varaktighet, diskuteras kort nedan[62]. Denna bedömning av samtidig tillämpning av de båda förordningarna behandlar endast de vanligaste frågor som kommissionen har fått sedan förordning (EG) nr 1370/2007 trädde i kraft och utgör inte någon heltäckande bedömning av alla bestämmelser i förordningen.

I förordning (EG) nr 1370/2007 föreskrivs att avtal om allmän trafik ska tilldelas på grundval av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande som ska vara öppet för alla företag och följa principerna om öppenhet och icke-diskriminering[63]. I förordning (EG) nr 1370/2007 anges emellertid några undantag från denna allmänna princip. I artikel 5.4 anges t.ex. att de behöriga myndigheterna får fatta beslut om direkttilldelning av avtal om allmän trafik, utan att använda ett konkurrensutsatt anbudsförfarande, när

---

61 EUT L 315, 3.12.2007, s. 1.

62 Se även kommissionens meddelande om tolkningsriktlinjer för förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg, EUT C 92, 29.3.2014, s. 1.

63 Artikel 5.3 i förordning (EG) nr 1370/2007.

avtalets värde är litet eller avtalet avser ett litet eller medelstort företag. Kommissionen anser att en sådan direkttilldelning i princip strider mot den princip om icke-diskriminering mellan rederier som anges i artikel 4.1 andra meningen i förordning (EEG) nr 3577/92. Kommissionen anser därför att medlemsstaterna, när de tillämpar förordning (EG) nr 1370/2007, inte får direktilldela avtal om allmän trafik som avser kollektivtrafik på nationella marina vatten, utan att följa ett förfarande som säkerställer att principerna om icke-diskriminering, öppenhet och opartiskhet iakttas (se avsnitten 5.4 och 5.7 för förenklade regler för ”mindre öar”).

Enligt artikel 3.1 och 3.2 f i förordning (EG) nr 1370/2007 kan medlemsstater bevilja ett företag ensamrätt som motprestation för fullgörandet av allmän trafikplikt. I skäl 8 i denna förordning anges att marknader för persontransporter som är avreglerade och på vilka det inte finns någon ensamrätt bör tillåtas att behålla sina särdrag och sitt funktionssätt om dessa överensstämmer med kraven i fördraget. Ensamrätt utgör ett undantag när det gäller sjöfartscabotage eftersom medlemsstaterna i princip kan vidta mindre inskränkande åtgärder för att uppfylla behovet av allmänna transporter (se punkt 5.5.1 i detta meddelande). Kommissionen anser därför att medlemsstaterna inte får bevilja ensamrätt med stöd av artikel 3.1 i förordning (EG) nr 1370/2007 för kollektivtrafik på rutter i nationella marina vatten som inte har omfattats av ensamrätt enligt förordning (EEG) nr 3577/92.

I artikel 4.3 första meningen i förordning (EG) nr 1370/2007 anges att den maximala löptiden för avtal om allmän trafik ska vara ”10 år för busstransporter och 15 år för persontransporter på järnväg eller annat spårburet transportsätt.” I förordningen sägs inget om tillämpning av denna artikel på avtal om kollektivtrafik på nationella marina vatten. I andra meningen i samma artikel anges i stället att löptiden ska vara begränsad till 15 år om transporterna på järnväg eller annat spårburet transportsätt står för mer än 50 % av de ifrågavarande tjänsternas värde. Kommissionen anser att om en medlemsstat väljer att tillämpa förordning (EG) nr 1370/2007 på kollektivtrafik på nationella marina vatten bör den begränsa löptiden på de trafikavtal som rör flera olika transportsätt – inklusive transporter på nationella marina vatten – till högst 15 år, förutsatt att villkoren i artikel 4.3 andra meningen är uppfyllda.

Ibland kan det vara berättigat att tillämpa förordning (EG) nr 1370/2007 på persontransporttjänster på nationella marina vatten, om dessa tjänster är integrerade i ett större nät av kollektivtrafik på stads-, förorts- och regionalnivå (t.ex. integrerad lokaltrafik som även innefattar flodmynningar eller inom en lagun).

Varje gång en medlemsstat väljer att tillämpa denna förordning på kollektivtrafik på nationella marina vatten ska den undersöka om det inte finns någon bestämmelse i den nationella lagstiftningen som hindrar tillämpningen av förordning (EEG) nr 3577/92. Kommissionen påpekar dessutom att i enlighet med den skyldighet som anges i artikel 9 i förordning (EEG) nr 3577/92 ska medlemsstaterna samråda med kommissionen innan de beslutar om åtgärder för att tillämpa förordning (EG) nr 1370/2007 på kollektivtrafik på nationella marina vatten[64].

[64] För mer om skyldigheten att samråda med kommissionen, se domen av den 9 mars i mål C-323/03, kommissionen mot Spanien, REG 2006, s. I-2161, punkterna 69–70.