EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 22.4.2014
COM(2014) 232 final

SPOROČILO KOMISIJE

o razlagi Uredbe Sveta (EGS) št. 3577/92 o uporabi načela prostega pretoka storitev v pomorskem prometu med državami članicami (pomorska kabotaža)

SPOROČILO KOMISIJE

o razlagi Uredbe Sveta (EGS) št. 3577/92 o uporabi načela prostega pretoka storitev v pomorskem prometu med državami članicami (pomorska kabotaža)

Povzetek

Na podlagi izkušenj, ki jih je pridobila v dvajsetih letih praktične uporabe Uredbe (EGS) št. 3577/92, se je Komisija odločila, da zaradi preglednosti in pravne varnosti posodobi in spremeni svojo razlago določb Uredbe. To sporočilo spreminja in nadomešča prejšnji razlagalni sporočili Komisije iz let 2003[1] in 2006[2].

To sporočilo je bilo pripravljeno izključno v informativne namene za pomoč pri razlagi Uredbe. Navaja, kako Komisija namerava uporabljati Uredbo. Nima namena revidirati uredbe ali posegati v pristojnost Sodišča, kar se tiče razlage.

To sporočilo na začetku podrobno navede področje uporabe prostega pretoka storitev v sektorju pomorske kabotaže. Navaja, kdo lahko uporablja ta prosti pretok, in opozarja, katere storitve obravnava Uredba.

V nadaljevanju podrobno navaja obseg odstopanj od prostega pretoka storitev, kakor so navedene v Uredbi. Obstajajo tri takšna odstopanja. Prvič, države članice lahko uvedejo pravila o številčnem stanju posadke na krovu ladij z bruto tonažo pod 650 in plovil, ki izvajajo otoško pomorsko kabotažo med dvema pristaniščema na njihovem ozemlju. Drugič, države članice lahko naložijo obveznosti gospodarske javne službe in sklenejo pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe, da zagotovijo ustrezne redne prevozne storitve na otoke, z njih in med njimi. Tretjič, države članice lahko zaprosijo Komisijo za sprejetje zaščitnih ukrepov za odpravo resnega motenja notranjega trga.

Sporočilo zagotavlja tudi pregled prehodnih ukrepov za uporabo te uredbe za Hrvaško od njenega pristopa k Uniji.

Sporočilo zagotavlja tudi navodila za uporabo Uredbe (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in 1107/70[3] pri storitvah pomorske kabotaže.

[1] Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij o razlagi Uredbe Sveta št. 3577/92 o uporabi načela prostega pretoka storitev v pomorskem prometu med državami članicami (pomorska kabotaža) z dne 22.12.2003, COM(2003) 595.

[2] Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij o posodobitvi in popravku Sporočila o razlagi Uredbe Sveta št. 3577/92 o uporabi načela prostega pretoka storitev v pomorskem prometu med državami članicami (pomorska kabotaža) z dne 11. maja 2006, COM(2006) 196.

[3] UL L 315, 3.12.2007, str. 1.

1. UVOD

Uredba Sveta (EGS) št. 3577/92 (v nadaljnjem besedilu: *Uredba*) o uporabi načela prostega pretoka storitev v pomorskem prometu med državami članicami (pomorska kabotaža)[4], ki je bila sprejetja ob ustanovitvi notranjega trga, je zdaj stara več kot dvajset let. Od njenega začetka veljavnosti 1. januarja 1993 se je pomorska kabotaža postopno liberalizirala.

Od leta 1993 je Komisija večkrat poročala o ekonomskem in pravnem napredku te liberalizacije[5]. V svojih razlagalnih sporočilih iz let 2003 in 2006 pa je obravnavala tudi težave pri razlagi, ki jih je izpostavila Uredba.

Peto poročilo o izvajanju Uredbe[6] poudarja potrebo po dodatni pojasnitvi določenih vidikov navodil Komisije za uporabo te uredbe.

To sporočilo posodablja in spreminja prejšnja navodila, da bi jih uskladilo s sedanjo zakonodajo EU in sodno prakso Sodišča ter da bi bolje izražala spremenjeno razumevanje Komisije v zvezi z določenimi določbami Uredbe. To zlasti zadeva razlago določb Uredbe o številčnem stanju posadke na ladjah (točka 4 tega sporočila) in trajanju pogodb o izvajanju gospodarske javne službe (točka 5.5.2 in oddelek 5.7 tega sporočila).

V tem sporočilu je predstavljena razlaga Uredbe s strani Komisije le v informativne namene. To sporočilo nima namena revidirati uredbe ali posegati v pristojnosti Sodišča, ki se tičejo razlage. Ne prejudicira uporabe pravil o državni pomoči.

2. ODPRTJE TRGA POMORSKE KABOTAŽE

2.1. Prosti pretok storitev pomorske kabotaže

Člen 1 Uredbe (EGS) št. 3577/92 je liberaliziral pomorsko kabotažo v državah, kjer je bil ta gospodarski sektor rezerviran samo za državljane. Svoboda delovanja med dvema pristaniščema v isti državi članici je zagotovljena vsem ladjarjem iz Unije[7].

Države članice te svobode ne smejo omejiti, razen v upravičenih primerih. Zato države članice ne smejo uvesti sistema predhodnih dovoljenj, razen če (1) je takšen sistem upravičen zaradi nujnih razlogov v splošnem interesu (npr. zagotavljanje varnosti ladij in reda v pristaniščih), (2) je potreben in sorazmeren s ciljem, ki se izpolnjuje, in (3) temelji na objektivnih, nediskriminatornih merilih, ki so zadevnim ladjarjem znana že vnaprej[8].

Države članice bi morale dokazati, da so vsi navedeni pogoji izpolnjeni, da bi lahko uvedle režime, ki bi vplivali na izvajanje prostega pretoka storitev pomorske kabotaže s strani upravičencev Uredbe[9].

Vendar Komisija meni, da za spremljanje trga kabotaže države članice lahko prosijo ladjarje za predhodne informacije o storitvah, ki jih nameravajo izvajati. Takšne informacije lahko pomagajo državam članicam, da bolje ocenijo dejanske prevozne potrebe.

Nazadnje Komisija meni, da države članice ne morejo zahtevati, da bi podjetja imela predstavnike na njihovem ozemlju.

---

4 UL L 364, 12.12.1992, str. 7.

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

6 COM(2014) 231.

7 Za upravičence prostega pretoka storitev glej točko 2.2.

8 Združeni zadevi C-128/10 in C-129/10, Naftiliaki Etaireia Thasou, ZOdl. 2011, str. I-1887, točka 43 *in nasl.*

9 Glej tudi oddelke od 4 do 6 tega sporočila.

2.2. Upravičenci prostega pretoka storitev

Člen 1 Uredbe določa upravičence prostega pretoka storitev pomorske kabotaže. Gre za *„ladjarje Skupnosti“* (1), katerih ladje so registrirane v državi članici in plujejo pod zastavo te države članice (2), pod pogojem, da te ladje izpolnjujejo vse pogoje za izvajanje kabotaže v tej državi članici (3).

Navedeni pogoji, ki jih nalaga Uredba, si zaslužijo večjo pozornost. Pojavlja se tudi vprašanje o odprtju trga za plovila, ki ne izpolnjujejo navedenih pogojev.

2.2.1. Koncept „ladjar Skupnosti“

Člen 2(2) Uredbe navaja tri vrste „*ladjarjev Skupnosti“*:

> *„(a) državljane države članice s sedežem v kateri koli državi članici, ustanovljenim v skladu s predpisi države članice, ki opravljajo dejavnosti ladijskih prevozov;*
>
> *(b) ladjarska podjetja, ustanovljena v skladu z zakonodajo države članice, katerih glavne poslovne enote se nahajajo v državi članici, kjer se izvaja tudi učinkovit nadzor; ali*
>
> *(c) državljane države članice s sedežem zunaj Skupnosti oziroma ladjarska podjetja, ustanovljena zunaj Skupnosti in pod nadzorom državljanov države članice, če so njihove ladje registrirane in plujejo pod zastavo države članice v skladu z njeno zakonodajo.“*

Največ vprašanj se je pojavilo v zvezi z opredelitvijo koncepta *„nadzor“*, ki ga Uredba omenja v dveh od treh kategorij *„ladjarjev Skupnosti“*.

Uredba navaja, da *„ladjarji skupnosti“* vključujejo *„ladjarska podjetja, ustanovljena v skladu z zakonodajo države članice, katerih glavne poslovne enote se nahajajo v državi članici, kjer se izvaja tudi učinkovit nadzor“* (člen 2(2)(b)). Komisija meni, da koncept *„učinkovit nadzor v državi članici“* v tem okviru pomeni, da se pomembne odločitve sprejemajo na ozemlju Unije, kjer se izvaja tudi vsakodnevno upravljanje in organizirajo seje upravnega odbora.

„Ladjarji Skupnosti“ vključujejo tudi *„državljane države članice s sedežem zunaj Skupnosti oziroma ladjarska podjetja, ustanovljena zunaj Skupnosti in pod nadzorom državljanov države članice, če so njihove ladje registrirane in plujejo pod zastavo države članice v skladu z njeno zakonodajo*“ (člen 2(2)(c)). Komisija meni, da koncept *„nadzor državljanov države članice“* iz tega člena pomeni, da imajo državljani Unije možnost, da odločilno vplivajo na ladjarsko podjetje, na primer, če imajo državljani Unije večino kapitala podjetja ali večino glasovalnih pravic ali če državljani Unije lahko imenujejo več kot polovico članov v upravnem organu, organu vodenja ali nadzornem organu[10].

2.2.2. Pogoji za registracijo v državi članici in dostop do nacionalne kabotaže

Uredba ne navaja seznama registrov države članice, za katere so izpolnjeni pogoji za registracijo in za dostop do nacionalne kabotaže. Takšen seznam bi se čez čas v vsakem primeru spremenil.

Pri pogoju za registracijo v državi članici se predvideva, da se zadevni register nahaja na ozemlju, za katerega se uporablja Pogodba in zakoni, ki izhajajo iz nje. V skladu s tem ladje,

[10] Za več navodil glej tudi Prečiščeno obvestilo Komisije o pravni pristojnosti v okviru Uredbe Sveta (ES) št. 139/2004 o nadzoru koncentracij podjetij (2008/C 95/01), UL C 95, 16.4.2008, str. 1.

vnesene v registre Nizozemskih Antilov, Otoka Man, Bermudov ali Kajmanskih otokov, niso med upravičenci uredbe[11].

Nasprotno pa so ladje, registrirane v Gibraltarju, med upravičenci Uredbe, saj se Pogodba uporablja za to ozemlje[12]. Ladje, registrirane v Gibraltarju, imajo pravico dostopa do pomorske kabotaže pod enakimi pogoji kot katerakoli ladja, registrirana v državi članici.

Uredba navaja tudi, da mora ladja upoštevati vse pogoje, ki za izvajanje kabotaže veljajo v državi članici, kjer je registrirana, če hoče izvajati kabotažo v drugi državi članici. Ta zahteva se uporablja tudi za plovila, ki so registrirana v neobalni državi članici in plujejo pod njeno zastavo.

V skladu s tem ladje, ki nimajo dostopa do nacionalne kabotaže, tudi nimajo pravice dostopa do trgov drugih držav članic. Podobno za ladje, ki imajo pogojni dostop do nacionalnega trga, lahko veljajo podobni pogoji, če hočejo delovati v drugi državi članici. Na primer, če za registracijo v drugem registru X države članice velja pogoj, da mora ladja vsaj pol leta delovati na mednarodnih progah, potem ladja, ki se vnese v ta register X, ne bo mogla zahtevati širšega dostopa do kabotaže v drugih državah članicah (tam ne bo imela pravice zagotavljati rednih storitev vse leto).

2.3. Odprtje trga za ladje, ki niso med upravičenci uredbe

Več držav članic je svoje trge odprlo v večjem obsegu, kot zahteva Uredba, ali *erga omnes* ali pa prek odstopanj in posameznih odobritev. Določene države članice s tako imenovanimi politikami *„odprte obale“* dovoljujejo, da tudi plovila, ki so registrirana v tretji državi in plujejo pod njeno zastavo, izvajajo pomorsko kabotažo med pristanišči na njihovih ozemljih. Poleg tega nekatere države članice predvidevajo posamezne odobritve izvajanja kabotaže za plovila, ki niso med upravičenci Uredbe, ali splošna odstopanja od zahtev, ki jih Uredba določa za plovila, ki so registrirana v tretji državi in plujejo pod njeno zastavo, v primeru, če ni na voljo plovila, registriranega v državi članici Unije[13]. Takšne prakse ne kršijo zakona Unije.

3. PODROČJE UPORABE UREDBE (EGS) ŠT. 3577/92

Člen 2(1) Uredbe (EGS) št. 3577/92 navaja, da se Uredba uporablja za prevoze v pomorskem prometu (prevoz potnikov ali blaga po morju) v državi članici. Poleg tega navaja še okvirni seznam vrst storitev kabotaže, ki jih pokriva Uredba.

Po navedbah Sodišča se storitve, ki spadajo v področje uporabe Uredbe, kljub nepopolni naravi seznama storitev pomorske kabotaže iz člena 2(1) Uredbe praviloma izvajajo za plačilo in služijo namenu prevoza potnikov ali blaga po morju med dvema točkama na ozemlju ene države članice, kot kažejo tudi osnovne značilnosti primerov v navedenem členu[14].

Od začetka veljavnosti uredbe so se pojavila štiri glavna vprašanja v zvezi s členom 2(1). Kaj pomeni *„prevoz po morju“* in *„med pristanišči“*? Ali plovila za prosti čas spadajo v področje uporabe Uredbe? Ali kabotažni del storitev mednarodnega križarjenja spada v področje

---

11 Na splošno ta ozemlja tvorijo del čezmorskih držav in ozemelj, za katera na podlagi člena 355 Pogodbe velja posebna ureditev glede pridruževanja državam članicam.

12 Člen 355(3) Pogodbe določa: *„Določbe Pogodb se uporabljajo za evropska ozemlja, za katerih zunanje odnose je odgovorna država članica“*.

13 Za pregled nacionalnih režimov za pomorsko kabotažo glej razpredelnico 3 delovnega dokumenta služb Komisije, priloženega petemu poročilu o izvajanju Uredbe iz opombe 6.

14 Zadeva C-251/04, Komisija Evropskih skupnosti proti Helenski republiki, Zodl. 2007, str. I-67, točki 28 in 29.

uporabe Uredbe? Se priključne storitve štejejo za kabotažne ali mednarodne storitve? Ta vprašanja se obravnavajo posamezno v nadaljnjem besedilu.

3.1. Opredelitev izraza „prevoz po morju med pristanišči“

Uredba ne opredeljuje izraza *„prevoz po morju“*. Po navedbah Sodišča je treba za razlago tega izraza upoštevati cilj navedene določbe, ki je izvajanje prostega pretoka storitev za pomorsko kabotažo v skladu s pogoji in izjemami, ki jih določba navaja[15].

V skladu s tem je Sodišče menilo, da razlikovanje med *„celinskimi vodami“* in *„teritorialnim morjem“* glede na mednarodno pravo (Konvencija Združenih narodov o pomorskem pravu z dne 10. decembra 1982, *„Konvencija iz Montego Baya“*) ni pomembno za namen opredelitve izraza *„morje“* v okviru Uredbe[16]. Posledično bi moral izraz *„prevoz po morju“* vključevati tudi prevozne storitve, ki se izvajajo v morskih vodah na kopenski strani temeljne črte teritorialnega morja *(„notranje vode“)*, ki jo države lahko opredelijo v skladu z navedeno konvencijo.

Zato v skladu z mnenjem generalnega pravobranilca[17] Komisija meni, da bi se za namen uporabe Uredbe poleg prevoznih storitev za kabotažo, ki se izvajajo na odprtem morju, morale za *„prevoz po morju“* šteti tudi tiste storitve, ki se izvajajo na morskih območjih, kot so zalivi, rečna ustja[18], fjordi in zatoki.

V skladu s sodno prakso Sodišča izraz *„pristanišče“* obsega infrastrukturo, četudi manjšega obsega, ki omogoča vkrcanje in izkrcanje blaga ali oseb, ki potujejo po morju[19]. Zato se vsaka infrastruktura, tudi če ni trajna, ki služi namenu prevoza po morju prek omogočanja vkrcanja in izkrcanja blaga ali oseb, sklada s to opredelitvijo.

Komisija izpostavlja, da za ladijski prevoz potnikov po morju velja Uredba (EGS) št. 3577/92 tudi, ko se storitev izvaja v *„sistemu enega pristanišča“*, kakor je opredeljen v zakonodaji zadevne države članice (npr. prečkanje rečnega ustja po morju)[20]. Podobno Uredba zajema plačan ladijski prevoz potnikov po morju za turistične namene, ki se začne in konča v istem pristanišču z istimi potniki, saj se storitev ponuja proti plačilu in služi namenu prevoza potnikov po morju na ozemlju ene države članice.

3.2. Plovila za prosti čas

Uredba (EGS) št. 3577/92 zajema samo pomorske storitve, ki se *„praviloma izvajajo za plačilo“*. V skladu s tem večina plovil za prosti čas ne spada v njeno področje uporabe.

3.3. Križarjenja

Križarjenja spadajo v področje uporabe Uredbe (EGS) št. 3577/92, kadar se izvajajo znotraj države članice (glej člena 3(1) in 6(1) Uredbe)[21]. Vprašanje je, ali kabotažni del storitev mednarodnega križarjenja tudi spada v področje uporabe Uredbe.

Komisija meni, da se Uredba uporablja le za primere, ko se potniki vkrcajo in izkrcajo v državi članici, kjer se izvaja kabotažni del.

---

15 Zadeva C-323/03, Komisija Evropskih skupnosti proti Kraljevini Španiji, Zodl. 2006, str. I-2161, točka 24.

16 Glej prejšnjo opombo, točka 25.

17 Sklepni predlogi generalnega pravobranilca Tizzana, predstavljeni 10. novembra 2005 v zadevi C-323/03, navedeni zgoraj.

18 Rečna dolina, ki jo zaliva morje.

19 Zadeva C-323/03, Komisija Evropskih skupnosti proti Kraljevini Španiji, Zodl. 2006, str. I-2161, točka 33.

20 Glej prejšnjo opombo, točka 34.

21 Zadeva C-17/13, Alpina River Cruises, še neobjavljena.

Uredba (EGS) št. 3577/92 ne zajema križarjenja, ki se začne v državi članici X ali tretji državi in konča v tretji državi ali državi članici X, pri tem vključuje obiske pristanišč v državi članici Y, če se v pristaniščih države članice Y potniki ne vkrcajo ali izkrcajo. V tem primeru se uporablja Uredba Sveta (EGS) št. 4055/86 z dne 22. decembra 1986 o uporabi načela svobode opravljanja storitev v pomorskem prometu med državami članicami ter med državami članicami in tretjimi državami[22].

3.4. Priključne storitve

Priključne storitve (znane tudi kot prenos mednarodnega tovora oziroma „feeder services“) so storitve, s katerimi prevoznik raztovori blago s plovila, ki je izplulo iz kraja izplutja z namenom, da prenese isto blago na drugo plovilo, ki nadaljuje s potovanjem do ciljnega pristanišča. Storitev se praviloma izvede v okviru enotnega tovornega lista. Pojavilo se je vprašanje, ali bi se takšne storitve morale šteti za mednarodne storitve, ki spadajo v področje uporabe Uredbe (EGS) št. 4055/86 (ki ne nalaga zahtev v zvezi z zastavami) ali za storitve kabotaže, ki spadajo v področje uporabe Uredbe (EGS) št. 3577/92 (ki določa zahteve v zvezi z zastavami).

V primerih, kjer so priključne storitve sestavljene iz predhodnega ali nadaljnjega prevoza tovora med dvema pristaniščema v isti državi članici X, ta tovor pa (a) je namenjen v državo članico Y ali tretjo državo, ali (b) prihaja iz države članice Y ali tretje države, država članica X lahko pridrži priključne storitve za plovila, ki plujejo pod zastavo Unije. V vseh državah članicah, kjer so storitve kabotaže pridržane za plovila, ki plujejo pod zastavo Unije v skladu z Uredbo (EGS) št. 3577/92, se priključne storitve štejejo za storitve kabotaže (z izjemo Francije[23] in Portugalske), v preostalih državah članicah pa so priključne storitve brezplačne.

Treba pa je poudariti, da omogočanje podjetju, da izvaja priključne storitve za prevoz mednarodnega tovora po mednarodnem prevozu ali pred njim, lahko vodi v znatne prihranke pri stroških prevoza in prispeva k večji učinkovitosti ponujenih storitev. Zato so določeni vidiki priključnih storitev vse bolj pomembna tema pogajanj pri razpravah o trgovinskem sporazumu. Komisija zato meni, da je za to vprašanje potrebna dodatna obravnava v sodelovanju z državami članicami.

4. PRAVILA O ŠTEVILČNEM STANJU POSADKE NA LADJAH

Vprašanja številčnega stanja posadke na ladjah so načeloma odgovornost držav zastave. Pravila se močno razlikujejo od enega do drugega registra. Nekatere države članice na primer naložijo stroge pogoje v zvezi z državljanstvom, ki zahtevajo, da so vsi člani posadke državljani Unije. Druge zahtevajo državljane Unije le na mestih poveljnika in prvega častnika. Te različne zahteve v zvezi z državljanstvom povzročajo velike razlike v stroških med registri.

Za izogibanje izkrivljanju konkurence na najbolj občutljivih progah člen 3 Uredbe navaja, da države članice *„gostiteljice“* lahko naložijo svoja lastna pravila o številčnem stanju posadke na ladjah, ki izvajajo otoško kabotažo. Države članice gostiteljice lahko odločajo tudi o pravilih o številčnem stanju posadke, ki se uporabljajo za majhne ladje (ladje z bruto tonažo pod 650). V praksi se je šest držav članic odločilo za izvajanje teh določb Uredbe.

Da pa načelo prostega pretoka storitev ne postane brezpredmetno, Uredba določa, da se bodo pravila države zastave še naprej uporabljala za ladje z bruto tonažo nad 650, ki izvajajo otoško kabotažo, kadar se prevoz opravi po prevozu ali pred prevozom v drugo državo ali iz druge države *(„zaporedna kabotaža“*).

---

22 UL L 378, 31.12.1986, str. 1.

23 Upravno obvestilo z dne 9. februarja 2007 o razlagi člena 257 francoskega carinskega zakonika.

Zaradi teh določb sta se pojavila dva sklopa vprašanj v zvezi z obsegom pristojnosti države gostiteljice.

Prvi sklop je povezan z vsebino navedenih pravil o številčnem stanju posadke na ladji, za katere je odgovorna država gostiteljica, drugi sklop pa z mejo med pristojnostjo države gostiteljice in pristojnostjo države zastave v primeru zaporedne kabotaže.

Pojavilo se je tudi vprašanje, ali se za potniške ladje v redni linijski plovbi ali na križarjenju, ki izvajajo otoško kabotažo, uporabljajo pravila države gostiteljice ali države zastave. Sodišče je potrdilo razlago Komisije, da so pravila o številčnem stanju posadke na potniških ladjah v redni linijski plovbi ali na križarjenju z bruto tonažo nad 650 odgovornost države zastave, ne glede na to, ali potniška ladja v redni linijski plovbi ali na križarjenju izvaja otoško ali notranjo kabotažo[24]. Država gostiteljica ne sme uporabljati svoje zakonodaje v zvezi s številčnim stanjem posadke na potniških ladjah v redni linijski plovbi ali na križarjenju z bruto tonažo nad 650. Uporablja jo lahko le za potniške ladje v redni linijski plovbi ali na križarjenju z bruto tonažo pod 650.

4.1. Vsebina pravil o številčnem stanju posadke na ladjah, ki jih lahko naloži država gostiteljica

Uredba ne navaja podrobno, katere *„zadeve, ki se nanašajo na številčno stanje ladijske posadke“* so odgovornost države gostiteljice. Nekateri trdijo, da je pristojnost države gostiteljice neomejena (Uredba se nanaša na *„vsa“* pravila o številčnem stanju posadke na ladjah). Komisija ima bolj omejevalen pristop. Meni, da je treba pristojnost države gostiteljice omejiti, da se zaščiti načelo prostega pretoka storitev, od katerega ta pristojnost odstopa.

Komisija meni, da imajo države gostiteljice med drugim pristojnost, da podrobno določijo zahtevan obseg državljanov Unije na krovu ladij, ki izvajajo otoško kabotažo (in ladij z bruto tonažo pod 650). Država članica zato lahko zahteva, da so posadke takšnih ladij v celoti sestavljene iz državljanov Unije. Države članice lahko tudi zahtevajo, da imajo pomorščaki na krovu socialno zavarovanje urejeno v Evropski uniji. Glede delovnih pogojev lahko naložijo pravila o minimalni plači, ki veljajo v državi. Kar zadeva pravila o varnosti in usposabljanju (vključno z jeziki, ki se govorijo na krovu), Komisija meni, da lahko države članice kvečjemu zahtevajo skladnost s pravili Unije ali mednarodnimi pravili, ki so v veljavi (konvenciji STCW in SOLAS), ne da nesorazmerno omejijo prosti pretok storitev.

V skladu s členom 9 Uredbe se mora vsaka država članica, ki želi možnost za uporabljanje svojih pravil za zadeve, ki se nanašajo na številčno stanje ladijske posadke, posvetovati s Komisijo. Področje uporabe in vsebina načrtovanih ukrepov se bosta odločali prek analize za vsak posamezni primer glede na zgoraj navedena načela potrebe in sorazmernosti.

4.2. Zaporedna kabotaža

Člen 3(3) Uredbe določa, da *„je od 1. januarja 1999 v primeru tovornih plovil z bruto tonažo 650 ali več, ki izvajajo otoško pomorsko kabotažo, kadar se prevoz opravi po ali pred prevozom v drugo državo ali iz druge države, za vse zadeve, ki se nanašajo na številčno stanje posadke, odgovorna država, v kateri je plovilo registrirano (država zastave)“*.

Sodišče je razsodilo, da prevoz, opravljen pred ali po kabotaži, načeloma obsega vsak prevoz iz druge države ali vanjo, ne glede na to, ali je na krovu tovor[25].

V nasprotju s tem, na kar je Komisija opomnila v svojem razlagalnem sporočilu iz leta 2003, je Sodišče menilo, da se pravila države zastave ne uporabljajo samo, ko se blago dejansko

[24] Zadeva C-288/02, Komisija Evropskih skupnosti proti Helenski republiki, Zodl. 2004, str. I-10071.

[25] Zadeva C-456/04, Agip Petroli SpA proti Capitaneria di porto di Siracusa in ostalim, ZOdl. 2006, str. I-3395, točke od 15 do 25.

prevaža v mednarodnem delu prevoza, opravljenem po kabotažnem delu prevoza ali pred njim, ampak tudi v primeru prevoza z balastom (brez tovora na krovu). Posledično Komisija ne more sprejeti, da države članice še naprej uporabljajo pravila države gostiteljice, kadar je mednarodni prevoz, opravljen po otoški kabotaži ali pred njo, prevoz z balastom.

Vendar pa to ne bi smelo pomeniti, da ladjarji lahko ustvarijo pogoje za navidezni mednarodni prevoz brez tovora na krovu, da bi se zanje namesto člena 3(2) uporabil člen 3(3), s čimer bi se izognili predpisom Uredbe[26].

Nacionalna sodišča morajo v skladu z nacionalnimi dokaznimi pravili preveriti, ali je prišlo do takšnih škodljivih praks.

Pravila o številčnem stanju posadke na ladjah, ki se uporabljajo, kadar zadevna ladja izvaja obveznosti gospodarske javne službe, so podrobno navedena v točki 5.3.2.2.

4.3. Spremembe pravil o številčnem stanju posadke na ladjah

V skladu z Uredbo naj bi Svet sprejel dokončne ureditve o številčnem stanju posadke na ladjah pred 1. januarjem 1999 na podlagi predloga Komisije po podrobnem pregledu ekonomskih in socialnih posledic liberalizacije otoške kabotaže.

Komisija je Svetu predložila poročilo o zadevi 17. junija 1997, predlog uredbe pa 29. aprila 1998[27]. Predlagala je posplošitev odgovornosti države zastave za zadeve v zvezi s številčnim stanjem posadke na ladjah. Država gostiteljica bi obdržala odgovornost za ladje z bruto tonažo pod 650 in za določitev zahtevanega obsega državljanov Unije v posadkah ladij, ki izvajajo redne prevoze potnikov in prevoze s trajekti (vključno z mešanimi storitvami in rednimi križarjenji). Za pomorščake iz tretjih držav na krovu takšnih ladij bi veljali isti delovni pogoji kot za prebivalce držav članic.

Države članice niso odobrile predloga Komisije. Komisija je zato 11. decembra 2001 predlagala, da se predlog umakne. Komisija trenutno ne namerava predstaviti novega predloga. V skladu s tem se pravila, določena v členu 3 Uredbe, v kratkem ne bodo spremenila.

Vendar pa je Komisija ob pripravi petega poročila o izvajanju Uredbe ugotovila, da pomanjkanje enostavnega dostopa do zakonodaje države gostiteljice o zahtevah v zvezi s številčnim stanjem posadke na ladjah za ladjarje pogosto ovira nadaljnji razvoj otoške kabotaže. Da bi se ta težava odpravila, Komisija spodbuja države članice, ki uporabljajo člen 3(2) Uredbe, naj imenujejo kontaktno točko, na katero se lahko obrnejo ladjarji, da pridobijo informacije o veljavnih pravilih države gostiteljice, povezanih s številčnim stanjem posadke na ladjah.

5. GOSPODARSKA JAVNA SLUŽBA

Pomorski prevoz potnikov in blaga je osnovnega pomena za prebivalce evropskih otokov. Zato je bil sestavljen poseben sklop pravil, ki ščitijo nekatere od teh pomorskih povezav, ki jih zasebni prevozniki na trgu ne pokrivajo ustrezno.

Uredba državam članicam nudi okvir, da lahko na ustrezen način organizirajo posredovanja na trgu prek omejitev dostopa do trga, ki so povezane z obveznostmi gospodarske javne službe za pomorske storitve. Poleg tega mora biti zagotavljanje javnega financiranja za nadomestilo stroškov izvajanja gospodarske javne službe v skladu s pravili EU o državni pomoči. Namen tega oddelka je, da se, kjer je to potrebno, dodatno pojasnijo pogoji, ki jih

[26] Glej prejšnjo opombo, točka 23.
[27] COM(1998) 251 final.

določajo Uredba in pravila o državni pomoči, s ciljem, da javno posredovanje postane združljivo s splošnimi pravili Pogodbe.

5.1. Geografsko območje uporabe povezav, ki se zagotavljajo v okviru gospodarske javne službe

V skladu s členom 4(1) Uredbe se morajo povezave, ki se zagotavljajo v okviru gospodarske javne službe, nanašati na linije na otoke, z njih in med njimi.

Uredba ne vsebuje opredelitve *„otoka“*. Komisija meni, da bi morala biti uporaba člena 4 omejena na tiste otoke, na katere se da priti le po morju ali po zraku in ki nimajo trajnih zemeljskih povezav z evropsko celino. V skladu s tem se polotok, ki je trajno povezan s celino s cesto ali železnico (kot je Peloponez), ne more šteti za *„otok“*[28].

V skladu s sklepnimi predlogi generalnega pravobranilca Tizzana se možnost uporabe člena 4(1) lahko razširi na storitve, izvajane med lokacijami, ki so v istem položaju kot otoki (npr. bregovi dolgih fjordov ali rečnih ustij, ki nimajo ustreznih neposrednih cestnih povezav), kjer obstaja enaka potreba po zagotovitvi ustreznih prevozov v pomorskem prometu[29].

Študija, izvedena v imenu Komisije[30], kaže, da se dolga rečna ustja ali fjordi, zaradi katerih je pot po cesti med dvema krajema daljša za približno 100 km[31], lahko upoštevajo kot otoki za namene tega oddelka, saj lahko povzročijo enake težave zaradi osamitve posameznih naselij.

5.2. Kabotažne povezave z otoki, za katere se lahko naložijo obveznosti gospodarske javne službe

Države članice (vključno z regionalnimi in lokalnimi organi, kjer je to primerno) so tiste, ki določijo, za katere povezave so potrebne obveznosti gospodarske javne službe, in ne ladjarji. Zlasti se lahko obveznosti gospodarske javne službe predvidijo za stalne (redne) otoške storitve kabotaže v primeru, ko trg ne zagotovi ustreznih storitev.

V skladu s pogoji, ki jih določa Uredba, lahko države članice naložijo obveznosti gospodarske javne službe, da *„zagotovijo ustreznost“* rednih prevozov v pomorskem prometu na določen otok (ali v zvezi z rečnim ustjem), kadar ladjarji Unije, če bi upoštevali svoje trgovinske interese, storitev ne bi opravili na ustrezni stopnji ali pod enakimi pogoji[32]. Trgovina mora sicer ostati brezplačna.

Ko države članice za storitve, opisane v členu 4(1) Uredbe, nalagajo obveznosti gospodarske javne službe, morajo svoje posredovanje omejiti na osnovne zahteve iz člena 4(2) in izpolniti zahtevo po nediskriminaciji, kot je določena v členu 4(1) Uredbe, kar se tiče vseh ladjarjev Unije, ki želijo opravljati prevoz. Ta zahteva se mora strogo upoštevati pri odločanju o vsebini obveznosti, ki se morajo izpolniti, in med upravnim postopkom, ki se konča z izbiro izvajalca določene storitve ali določitvijo zneska nadomestila.

---

28 Zadeva C-288/02, Komisija Evropskih skupnosti proti Helenski republiki, Zodl. 2004, str. I-10071, točka 42.

29 Sklepni predlogi generalnega pravobranilca Tizzana, predstavljeni 10. novembra 2005 v zadevi C-323/03, navedeni zgoraj, točke 39–45.

30 Študija o majhnih otokih in rečnih ustjih (2002), ICF Consulting.

31 Razmerje med razdaljo okoli rečnega ustja in razdaljo počez mora biti 10 ali več.

32 Glej uvodno izjavo 9 in člen 2(4) Uredbe. Glej tudi sodbo v zadevi C-205/99, Analir proti Administración General del Estado, Recueil 2001, str. I-1271, točke 31 *in nasl.*

5.3. Obveznosti, ki se lahko naložijo

5.3.1. Razlika med obveznostmi gospodarske javne službe in pogodbami o izvajanju gospodarske javne službe

Uredba (EGS) št. 3577/92 razlikuje med *„obveznostmi gospodarske javne službe“* (glej člena 2(4) in 4(2) Uredbe) in *„pogodbami o izvajanju gospodarske javne službe“* (glej člen 2(3)).

Pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe so instrument, ki se navadno uporablja za določitev obveznosti gospodarske javne službe, kadar horizontalni pristop, ki se uporablja za vse ladjarje, ki nameravajo izvajati določen prevoz, ni dovolj za izpolnitev osnovnih potreb prevoza, zlasti splošnih pogojev v zvezi s kakovostjo določene storitve.

Člen 4(2) Uredbe navaja izčrpen seznam zahtev, ki se lahko predložijo, ko se naložijo obveznosti gospodarske javne službe. Člen 2(3) Uredbe le okvirno navaja področje uporabe pogodb o izvajanju gospodarske javne službe; države članice ga lahko določijo bolj podrobno. V praksi so zahteve o kakovosti pogosto del pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, ne morejo pa biti sestavni del obveznosti gospodarske javne službe. Ob upoštevanju obveznosti gospodarske javne službe lahko zahteva po *„zmogljivosti zagotavljanja prevozov“* za ladjarje vključuje obveznost, povezano z njihovo plačilno sposobnostjo, in zahtevo, da nimajo neporavnanih davčnih dolgov in dolgov socialnega zavarovanja[33]. Komisija meni, da obveznost, da se uporabi hiter trajekt, tudi spada v to kategorijo.

Ko se naložijo obveznosti gospodarske javne službe, lahko vsi ladjarji, ki opravljajo storitve na isti povezavi, skupaj in ne posamično izpolnijo zahteve v povezavi z rednostjo in pogostostjo storitve[34].

Države članice lahko naložijo obveznosti gospodarske javne službe in sklenejo pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe le, če so za vsako zadevno povezavo določile, da običajne prevozne storitve ne bi bile ustrezne (tj. ne bi bile izvedene v obsegu ali pod pogoji, ki jih javni organi določijo za ustrezne), če bi bilo njihovo opravljanje prepuščeno tržnim silam. Poleg tega mora biti obveznost gospodarske javne službe ali pogodba o izvajanju gospodarske javne službe nujna in sorazmerna s ciljem, da se zagotovi ustreznost rednih prevoznih storitev na otoke in z njih[35]. Z drugimi besedami, države članice ne morejo naložiti obveznosti gospodarske javne službe in skleniti pogodb o izvajanju gospodarske javne službe za storitve, ki jih podjetja, ki poslujejo pod običajnimi tržnimi pogoji, že opravljajo zadovoljivo in pod pogoji, kot so cena, neprekinjenost in dostop do storitve, ki so skladni z javnim interesom, kakor ga opredeli država[36].

Komisija opozarja, da čeprav imajo države članice širok obseg diskrecije pri opredeljevanju potrebe po gospodarski javni službi in obsega njenega delovanja, njihovo odločitev v tem primeru Komisija preveri, da ne pride do očitne napake pri presoji[37].

---

33 Zadeva C-205/99, navedena zgoraj, točke od 45 do 51.

34 Če otok potrebuje prevoze le štirikrat na teden, pri izvajanju pa sta pripravljena sodelovati dva ladjarja, bi moral vsak od njiju dejavnost izvajati dvakrat na teden oz. eden od njiju enkrat, drugi pa trikrat na teden.

35 Združeni zadevi C-128/10 in C-129/10, Naftiliaki Etaireia Thasou, ZOdl. 2011, str. I-1887, točka 54.

36 Sporočilo Komisije o uporabi pravil Evropske unije o državni pomoči za nadomestilo, dodeljeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL C 8, 11.1.2012, str. 4), točka 48.

37 Zadeva T-17/02, Fred Olsen, ZOdl. 2005, str. II-2031, točka 216 in Sklep Komisije 2013/435/EU z dne 2. maja 2013 o državni pomoči SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN), ki jo je Francija odobrila družbi Société Nationale Corse Méditerranée, UL L 220, 17.8.2013, str. 20–45.

5.3.2. Načelo nediskriminacije.

Na podlagi načela nediskriminacije, navedenega v Uredbi, države članice ne smejo določiti obveznosti, ki so oblikovane posebej za določeno ladjarsko podjetje in bi ostalim ladjarjem Unije preprečile vstop na trg, hkrati pa ne smejo uporabljati obveznosti s takšnimi značilnostmi.

Komisija zlasti opozarja države članice na težave, ki sta jih povzročili naslednji dve skupini določb.

5.3.2.1. Prevzem plovil

Prvič, pojavilo se je vprašanje, ali država članica v razpisu za pogodbo o izvajanju gospodarske javne službe lahko zahteva od novega koncesionarja, da prevzame plovila in posadke od prejšnjega prevoznika. Komisija meni, da bi v večini primerov takšna obveznost kršila Uredbo (EGS) št. 3577/92, saj bi bila diskriminatorna. Ladjarjem Unije bi preprečila, da bi se za koncesijo potegovali s svojimi plovili, prednost pa bi dala prevozniku, ki že opravlja storitev, če bi se ta nadalje potegoval za opravljanje prevozov.

Sicer pa se Komisija strinja, da bi bil v primerih, ko prevozi na otok in z njega zahtevajo uporabo plovila, ki ga je težko najti ali prodati na trgu ali uporabljati za druge namene, prosti pretok storitev manj oviran, če se uvede zahteva, da se plovila prevzamejo, kot pa da se prevozi dodelijo enemu ladjarju s pogodbo, ki bi trajala dovolj dolgo, da bi omogočila celotno odplačilo plovila, zgrajenega za ta namen. V takšnih primerih bi naslednji prevozniki lahko najeli plovilo od podjetja, ki ima plovilo v lasti in je bilo ustanovljeno za ta namen, in sicer pod zelo jasnimi pogoji, podrobno navedenimi v razpisnih dokumentih. Možna bi bila tudi obveznost, da novi prevoznik prevzame ladjo neposredno od predhodnika.

Kjer imajo organi držav članic plovila v lasti ali so jim drugače na razpolago, se ta lahko dajo na razpolago vsem morebitnim prevoznikom pod istimi nediskriminatornimi pogoji.

5.3.2.2. Pogoji za številčno stanje posadke

Drugič, pojavila so se tudi vprašanja v povezavi s pogoji za številčno stanje posadke, ki se lahko naložijo v okviru obveznosti gospodarske javne službe in pogodb o izvajanju gospodarske javne službe.

Komisija meni, da bi morala biti pravila, ki se lahko naložijo v okviru obveznosti gospodarske javne službe in pogodb o izvajanju gospodarske javne službe (člen 4 Uredbe), omejena na zahteve, ki so osnovnega pomena za potrebe gospodarske javne službe in ne presegajo potreb za njeno delovanje. To bo treba pregledati za vsak posamezni primer.

Komisija ugotavlja, da se države članice lahko odločijo, da v okviru obveznosti gospodarske javne službe in pogodb o izvajanju gospodarske javne službe naložijo ista pravila, kot jih države članice gostiteljice naložijo vsem plovilom, ki sodelujejo pri otoških storitvah kabotaže (člen 3(2) Uredbe). Ta pravila so podrobno navedena v oddelku 4 tega sporočila.

5.4. Postopek za nalaganje obveznosti gospodarske javne službe in sklepanje pogodb o izvajanju gospodarske javne službe

Države članice imajo na voljo več upravnih sredstev za nalaganje *„obveznosti gospodarske javne službe“*, ki se uporabljajo za vse izvajalce na določeni progi, in sicer sistem prijave, sistem izdajanja dovoljenj ali sistem odobritve. Države članice lahko naložijo obveznosti gospodarske javne službe tudi s sklenitvijo pogodb o izvajanju gospodarske javne službe z enim ali omejenim številom izvajalcev.

V zadevi C-205/99 je Sodišče izjavilo, da je postopek, ki je tako omejevalen kot postopek odobritve, sprejemljiv pod pogojem, da je potreben (kadar *„se lahko dokaže dejanska potreba*

po gospodarski javni službi, ki izvira iz neustreznosti rednih prevozov pod pogoji svobodne konkurence"), sorazmeren s ciljem, ki se izpolnjuje, in ki temelji na objektivnih, nediskriminatornih merilih, s katerimi so zadevna podjetja seznanjena vnaprej. Podjetja bi morala imeti tudi pravico, da se pritožijo na morebitne odločitve, sprejete proti njim[38].

5.4.1. Uporaba pravil za javno naročanje

Ko pristojni organ države članice sklene pogodbo o izvajanju gospodarske javne službe, mora upoštevati ustrezna pravila za javna naročila. Svet in Evropski parlament sta 26. februarja 2014 sprejela novo direktivo o dodeljevanju koncesijskih pogodb (v nadaljnjem besedilu: direktiva o koncesijah))[39]. Istega dne sta Svet in Evropski parlament sprejela tudi Direktivo 2014/24/EU in Direktivo 2014/25/EU (v nadaljnjem besedilu: direktivi o javnih naročilih)[40].

Glede na izkušnje Komisije večina pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, dodeljenih z uporabo člena 4 Uredbe, tvori *„koncesije za storitve"* v pomenu zakonodaje o javnih naročilih. S takšno pogodbo pristojni organ ladjarju zlasti zaupa izvajanje storitev pomorske kabotaže za določeno obdobje. Ladjar mora zagotoviti prevoz, določen v pogodbi, za kar mu organ navadno izplača finančno nadomestilo[41]. Ladjar načeloma nosi finančno tveganje (če ni tako, potem se takšna pogodba šteje za javno naročilo v pomenu direktiv o javnih naročilih), kar zajema tveganje, povezano s povpraševanjem po njegovih storitvah prevoza, saj pristojni organi v pogodbi o izvajanju gospodarske javne službe navadno ne zagotavljajo, da se bodo ladjarju povrnile vse njegove naložbe ali stroški, nastali pri izpolnjevanju pogodbenih obveznosti.

Za oddajo javnih naročil storitev, ki spadajo v področje uporabe direktive o koncesijah, mora pristojni organ vse ladjarje obravnavati enako in brez diskriminacije, poleg tega pa mora delovati pregledno in sorazmerno, da zagotovi resnično konkurenco[42]. Poleg tega Direktiva med drugim določa obveznost, da se obvestilo o koncesiji in ustrezno obvestilo o oddaji javnega naročila objavita v *Uradnem listu Evropske unije*[43]. Določa tudi več obveznosti v zvezi z merili za izbiro in oddajo naročila in navaja postopkovna jamstva, namenjena zagotavljanju preglednosti in enakopravne obravnave, zlasti med pogajanji med pristojnim organom in ponudnikom storitev.

V zvezi z oddajo javnih naročil storitev, ki spadajo na področje uporabe direktiv o javnih naročilih, je treba poudariti, da novi direktivi odpravljata razlikovanje med prednostnimi in neprednostnimi storitvami. Prevozne storitve po vodi so bile v direktivah o javnih naročilih 2004/17/ES in 2004/18/ES opredeljene kot neprednostne, izpolnjevati pa so morale le omejeno število zahtev (o tehničnih specifikacijah in obvestilu o oddaji). V okviru novih direktiv o javnih naročilih mora oddaja javnih naročil storitev, ki spada v področje uporabe teh direktiv, načeloma izpolnjevati vse zahteve, navedene v teh direktivah.

---

38 Zadeva C-205/99, navedena zgoraj. Glej tudi združeni zadevi C-128/10 in C-129/10, Naftiliaki Etaireia Thasou, ZOdl. 2011, str. I-1887, točke 52 *in nasl.*

39 Direktiva 2014/23/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o podeljevanju koncesijskih pogodb, UL L 94, 28.3.2014, str. 1.

40 Direktiva 2014/24/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o javnem naročanju in razveljavitvi Direktive 2004/18/ES, UL L 94, 28.3.2014, str. 65; Direktiva 2014/25/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. Februarja 2014 o javnem naročanju naročnikov, ki opravljajo dejavnosti v vodnem, energetskem in prometnem sektorju ter sektorju poštnih storitev ter o razveljavitvi Direktive 2004/17/ES UL L, 28.3.2014, str. 243.

41 Glej tudi zadevo C-205/99, navedeno zgoraj, točki 63 in 65.

42 Člena 3 in 30.

43 Členi od 31 do 33.

V primeru naročil, ki ne dosegajo meril za uporabo direktive o koncesijah ali direktiv o javnih naročilih, mora postopek izbire in oddaje kljub temu izpolnjevati zahteve iz Pogodbe o nediskriminaciji in enakopravni obravnavi, s tem pa tudi obveznost preglednosti. Sodišče navaja, da slednja pomeni zagotavljanje določene stopnje oglaševanja v korist vsem morebitnim ponudnikom storitev, ki omogoči, da je trg s storitvami odprt za konkurenco in nepristranskost postopkov, ki se morajo pregledati[44].

5.4.2. Izbira postopka za oddajo naročil

Člen 4 Uredbe 3577/92 zahteva, da države članice pri dodeljevanju pogodb o izvajanju gospodarske javne službe ladjarjev ne obravnavajo diskriminatorno.

Komisija meni, da na splošno pri oddaji javnih naročil storitev obstaja tveganje diskriminacije med prevozniki, saj navadno le en prevoznik prejme naročilo za določeno progo. Zato meni, da je odprti razpisni postopek načeloma najbolj enostaven način za zagotovitev nediskriminacije. Postopek za oddajo naročil, ki vključuje pogajanja z morebitnimi koncesionarji, je lahko v skladu z načelom nediskriminacije pod pogojem, da so pogajanja med pritožbenim organom in podjetji, ki so se prijavila na razpis, nepristranska, poštena in pregledna[45]. Komisija meni, da neposredna oddaja naročila ne spoštuje načel nediskriminacije in preglednosti, ki sta določeni v členu 4 Uredbe. Prav tako vsak razpisni postopek, ki je oblikovan na takšen način, da neprimerno omeji število morebitnih koncesionarjev, ni v skladu z načeli nediskriminacije in preglednosti.

Poleg tega mora biti za zagotovitev skladnosti s temi načeli obdobje med začetkom razpisnega postopka in datumom, ko se mora začeti izvajanje prevoznih storitev, ustrezno in razumno dolgo. Komisija meni, da bi prekratka obdobja, ki ne bi v zadostni meri upoštevala meril storitve kabotaže, ki je predmet razpisnega postopka (npr. v zvezi z velikostjo trga, zahtevami o kakovosti in pogostosti), dala prednost ladjarju, ki že opravlja storitev, in tako kršila načelo enake obravnave.

Komisija tudi poudarja, da z vidika pravil o državni pomoči izbira postopka za oddajo naročil vpliva na oceno vseh finančnih nadomestil, ki se odobrijo za izpolnjevanje pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe. Da ne pomeni državne pomoči, mora takšno nadomestilo zlasti izpolnjevati štiri pogoje, ki jih je v sodbi *Altmark*[46] določilo Sodišče. V skladu s četrtim merilom iz sodbe v zadevi *Altmark* se mora ponujeno nadomestilo dodeliti na podlagi postopka oddaje javnega naročila, ki omogoča izbiro ponudnika, ki lahko te storitve zagotavlja po najnižjih stroških za skupnost, ali na podlagi primerjave s povprečnim dobro vodenim podjetjem, ki razpolaga z ustreznimi viri. Komisija meni, da bodo javni organi najlažje izpolnili četrto merilo iz sodbe v zadevi *Altmark*, če izvedejo odprt, pregleden in nediskriminatoren postopek oddaje javnega naročila[47]. Posledično, pod pogojem, da so ostali pogoji, določeni v sodbi v zadevi *Altmark,* izpolnjeni, bi takšen postopek na splošno izključil obstoj državne pomoči[48].

---

44 Glej razlagalno sporočilo Komisije o koncesijah v zakonodaji Skupnosti (UL C 121, 29.4.2000, str. 2), Razlagalno sporočilo Komisije o zakonodaji Skupnosti, ki velja za oddajo javnih naročil, ki niso zajeta ali so samo delno zajeta v direktivah o javnih naročilih (UL C 179, 1.8.2006, str. 2), zadevo C-324/98, Teleaustria in Telefonadress proti Telekom Austria, Recueil 2000, str. I-10745, točka 60.

45 Glej tudi točko 66 Sporočila Komisije o uporabi pravil Evropske unije o državni pomoči za nadomestilo, dodeljeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL C 8, 11.1.2012, str. 4).

46 Zadeva C-280/00, Altmark Trans GmbH in Regierungspräsidium Magdeburg proti Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH („Altmark“), Recueil 2003, str. I-7747.

47 Točki 63 in 64 Sporočila Komisije o uporabi pravil Evropske unije o državni pomoči za nadomestilo, dodeljeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL C 8, 11.1.2012, str. 4).

48 Glej prejšnjo opombo, točke od 65 do 68.

Uredba ne zahteva, da države članice poročajo o vsaki pogodbi o izvajanju gospodarske javne službe, ki jo sklenejo. Kadar pogodba vključuje nadomestilo za stroške izvajanja gospodarske javne službe, je morda treba o njej poročati Komisiji vnaprej v skladu s pravili o državni pomoči (točka 5.6 tega sporočila navaja več podrobnosti o tem). Obveznost obveščanja, določena v členu 9 Uredbe, se nanaša samo na akte s širšim področjem uporabe, kot je splošni pravni okvir za storitve kabotaže.

5.5. Dostop do trga in konkurenca pri prevozih gospodarske javne službe

Z nalaganjem obveznosti gospodarske javne službe države članice posegajo v pogoje dostopa do trga pri določenih progah, kar lahko izkrivi konkurenco, če ni izvedeno na nediskriminatoren način. V okviru zastavljenega cilja (zagotovitev ustreznosti stalnih - rednih - prevoznih storitev na otoke, z njih in med njimi), se takšna poseganja lahko štejejo za upravičena in zakonita. Vsak poseg v povezavi z obveznostjo gospodarske javne službe mora ostati sorazmeren z zastavljenim ciljem. Če bi presegel osnovne potrebe, bi po nepotrebnem omejil svobodo, ki je osnovnega pomena za pravilno delovanje notranjega trga. Komisija želi obravnavati tri teme, ki so povezane s tem vprašanjem.

5.5.1. Izključna pravica

Dodelitev izključne pravice za prevoz gospodarske javne službe ladjarju navadno državam članicam omogoča, da dosežejo najmanjše finančno breme za skupnost, vendar pa omejuje tradicionalno svobodo trgovanja v sektorju pomorskih prevozov.

Med obema načeloma bi bilo treba vzpostaviti pravo ravnovesje.

V upravičenih primerih se izključna pravica lahko šteje za edini ustrezen instrument za izpolnitev osnovnih potreb po prevozu, če se dodeli za omejeno časovno obdobje in na podlagi odprtega, poštenega in nediskriminatornega postopka za oddajo naročil, ki se izvede po vsej Uniji.

Komisija kljub temu poudarja, da se v mnogih primerih lahko izvedejo ukrepi, ki so manj omejevalni kot izključna pravica, da ne pride do *„izkoriščanja najbolj privlačnih delov trga“* in da se zmanjša količina potrebnih finančnih nadomestil. Prevoznika, ki je pogodbeno zavezan k izpolnjevanju obveznosti gospodarske javne službe vse leto in brez izključne pravice, lahko oškoduje ravnanje drugega prevoznika, ki ni vezan na obveznosti gospodarske javne službe in lahko vstopi na trg le v bolj dobičkonosnih mesecih leta in tako občutno zniža zaslužek prvega prevoznika.

Komisija meni, da bi se lahko hkrati s pogodbo o izvajanju gospodarske javne službe, sklenjeno z enim prevoznikom, naložile blage obveznosti gospodarske javne službe na vse prevoznike, ki opravljajo prevoz na isti progi[49]. Lahko bi se na primer uvedel pogoj, v skladu s katerim bi moral vsak ladjar, ki bi hotel opravljati prevoz na progi, za katero velja pogodba o izvajanju gospodarske javne službe, ki nalaga izvajanje prevozov čez vse leto, tudi sam izvajati prevozne storitve vse leto.

5.5.2. Trajanje pogodb o izvajanju javne službe

Uredba ne določa najdaljšega možnega trajanja pogodb o izvajanju gospodarske javne službe. Vendar pa iz člena 1 in člena 4 Uredbe izhaja, da bi moralo biti trajanje pogodb o izvajanju gospodarske javne službe omejeno, da se omogoči redno in odprto raziskovanje možnosti na trgu.

---

[49] O možnosti države članice, da poleg pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe naloži še obveznosti gospodarske javne službe, glej tudi zadevo C-205/99, točke od 60 do 71.

Če je pogodba o izvajanju gospodarske javne službe koncesijska, potem v skladu s členom 18 Direktive 2014/23/EU o podeljevanju koncesijskih pogodb pri koncesijah, ki so daljše od pet let, koncesija traja največ tako dolgo *„da ne presega obdobja, v katerem lahko koncesionar upravičeno pričakuje, da se mu bodo povrnile naložbe, opravljene za izvajanje gradenj ali storitev, in bo vloženi kapital prinesel dobiček, pri čemer se upoštevajo naložbe, potrebne za uresničitev določenih pogodbenih ciljev“*.

Z namenom izpolnjevanja načela sorazmernosti pri vseh posredovanjih na trgu bi morale države članice za izpolnjevanje osnovnih potreb po prevozih izbirati sredstva, tudi glede trajanja, ki povzročajo najmanj izkrivljanja. Vsi ladjarji Unije bi morali redno imeti priložnost, da se prijavijo za opravljanje določene storitve (glede te zadeve glej tudi točko 5.6 v nadaljevanju).

V svojem razlagalnem sporočilu iz leta 2003 je Komisija navedla, da pogodba o izvajanju gospodarske javne službe, ki traja več kot šest let, navadno ne izpolnjuje zahteve po sorazmernosti.

Vendar so izkušnje Komisije od leta 2003 pokazale, da v nekaterih primerih omejitev na šest let odvrne ladjarje od potegovanja za pogodbo, saj menijo, da v tem obdobju ne bodo povrnili naložb v izvajanje storitve. Podobno tudi javni organi trdijo, da pogodbe za kratko časovno obdobje lahko odvrnejo ladjarje od večjih naložb, kar ovira inovacije in morebitne izboljšave kakovosti storitve. Treba je tudi poudariti, da priprava postopka izbire za oddajo javnih naročil za storitve pomorske kabotaže lahko traja nekaj časa.

Zato Komisija meni, da pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe, ki trajajo več kot pet (v primeru, da gre za koncesijsko pogodbo v pomenu direktive o koncesijah) ali šest let, lahko izpolnjujejo zahtevo o sorazmernosti, pod pogojem, da (1) so upravičene z objektivnimi merili, kot je potreba po povrnitvi naložb v izvajanje storitve pomorske kabotaže pod normalnimi pogoji delovanja (npr. naložb v plovila ali infrastrukturo), (2) in ne vodijo v omejevanje dostopa do trga.

Brez poseganja v analizo posameznih primerov ter glede na izkušnje Komisije in informacije, ki so jih posredovali javni organi, bi se dalo upravičiti pogodbe z najdaljšim trajanjem 12 let, da se hkrati omogočita amortizacija znatnega dela stroškov povprečnega novega trajekta ter ustrezno delovanje trga. Komisija meni, da bi lahko pogodbe, ki bi trajale občutno dlje (npr. ki bi omogočale celotno odplačilo novega plovila in dobiček na vloženi kapital), ovirale koristi pritiska konkurence na trg kabotaže[50] (glej tudi oddelek 8 spodaj).

5.5.3. Proge, združene v svežnje

Države članice pogosto želijo združiti proge gospodarske javne službe do različnih otokov in z njih v en sveženj, da bi vzpostavile ekonomije obsega in pritegnile prevoznike. Svežnji kot takšni niso v nasprotju z zakonom Unije, pod pogojem, da združevanje ne povzroča diskriminacije in neprimernih izkrivljanj na trgu.

Najprimernejšo velikost svežnjev bi bilo treba določiti glede na najboljšo sinergijo pri izpolnjevanju osnovnih potreb po prevozih.

[50] V zadevi C-323/03, Komisija Evropskih skupnosti proti Kraljevini Španiji, ZOdl. 2006, str. I-2161, je Sodišče razsodilo, da nacionalni ukrep, ki prevoze v pomorskem prometu z upravno koncesijo, ki traja dvajset let, z možnostjo podaljšanja za deset let, pridržuje le za eno samo podjetje, pomeni omejitev prostega pretoka storitev (točka 44).

5.6. Javne subvencije, odobrene za nadomestilo za obveznosti gospodarske javne službe

Uredba se uporablja na enak način, če so subvencije odobrene ali ne. Vendar pa mora biti nadomestilo za obveznosti gospodarske javne službe in pogodb o izvajanju gospodarske javne službe odobreno v skladu s pravili o državni pomoči iz Pogodbe, kot jih razlaga Sodišče, in s pravili iz paketa instrumentov Komisije, ki urejajo državno pomoč za izvajanje storitev splošnega gospodarskega pomena (SGEI).

Navedeni paket sestavljajo naslednji instrumenti:

(a) sporočilo[51], ki pojasnjuje osnovne koncepte, na katerih temeljijo pravila o državni pomoči za nadomestilo za storitve gospodarske javne službe, pa tudi pogoje (tako imenovana merila iz zadeve *Altmark*[52]), v okviru katerih nadomestilo za storitve gospodarske javne službe ne velja za državno pomoč;

(b) Uredba Komisije o pomoči *de minimis* za izvajanje SGEI[53], pod pogojem, da nadomestilo za storitve gospodarske javne službe, ki ne presega 500 000 EUR v obdobju treh fiskalnih let, ne velja za pomoč, pod pogojem, da so izpolnjeni pogoji iz navedene uredbe;

(c) sklep[54], ki določa pogoje, pod katerimi je državna pomoč v obliki nadomestila za javne storitve združljiva z notranjim trgom in izvzeta iz zahteve po obveščanju;

(d) okvir za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve[55], ki določa pogoje, pod katerimi se lahko nadomestilo, za katerega velja zahteva po obveščanju[56], razglasi za združljivo s členom 106(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije;

(e) Komisija je objavila tudi Priročnik za uporabo pravil Evropske unije o državnih pomočeh, javnih naročilih in notranjem trgu pri storitvah splošnega gospodarskega pomena, zlasti storitvah splošnega pomena na področju socialne varnosti[57], da bi zagotovila dodatna navodila za uporabo pravil za SGEI.

5.7. Primeri „majhnih otokov“

Postopki za sklepanje pogodb o izvajanju gospodarske javne službe v pomorskem sektorju so morda preveč zapleteni za organizacijo storitev za majhne otoke, ki navadno pritegnejo le lokalne prevoznike.

Da bi uskladila to posebnost s potrebo po skladnosti z načeli preglednosti in nediskriminacije, za katere meni, da so dosegljiva le prek odprtih, poštenih in nediskriminatornih postopkov za oddajo naročil, Komisija meni, da bi se lahko brez poseganja v pravila Unije o državni

---

51 Sporočilo Komisije o uporabi pravil Evropske unije o državni pomoči za nadomestilo, dodeljeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena, UL C 8, 11.1.2012, str. 4.

52 Zadeva C-280/00, Altmark Trans GmbH in Regierungspräsidium Magdeburg proti Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH.

53 Uredba Komisije (EU) št. 360/2012 z dne 25. aprila 2012 o uporabi členov 107 in 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije pri pomoči de minimis za podjetja, ki opravljajo storitve splošnega gospodarskega pomena (UL L 114, 26.4.2012, str. 8).

54 Sklep o uporabi člena 106(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljenega nekaterim podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL L 7, 11.1.2012, str. 3.)

55 Sporočilo Komisije o Okviru Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve, UL C 8, 11.1.2012, str. 15.

56 Kadar nadomestilo za javne storitve ne dosega meril iz zadeve Altmark, ga ne zajema uredba Komisije o pomoči de minimis za izvajanje SGEI in ni izvzeto v sklopu skupinske izjeme v okviru Sklepa.

57 SWD(2013) 5 final/2, na voljo na http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_sl.pdf

pomoči in javnih naročilih, kjer je to primerno, izbira primernega prevoznika, ki se mu zaupa izvajanje storitev za majhen otok, izvedla s preprostim razpisom za prijavo interesa brez izvajanja formalnega razpisa, pod pogojem, da se ohrani objava o storitvi po vsej Uniji, česar pa ni težko organizirati. Komisija meni, da bi lahko bilo daljše trajanje pogodb, in sicer 12 let, sprejemljivo.

Uredba (EGS) št. 3577/92 ne opredeljuje izraza majhni otoki. Za namene tega sporočila izkušnje Komisije in zlasti študija, ki se je izvedla v imenu Komisije[58], kažejo, da bi lahko *„majhni otoki“* pomenili otoke, kjer je skupno število potnikov, ki se na leto po morju prepeljejo na otok ali z njega, okoli 300 000 ali manj. Prag 300 000 potnikov se nanaša na štetje prevozov v eno smer, tj. potnik, ki potuje na otok in z njega, se šteje dvakrat. Kar zadeva najbolj oddaljene regije, se ta prag nanaša le na promet znotraj regije (in ne na promet med najbolj oddaljenim otokom in celino).

Poenostavljena pravila se lahko načeloma nanašajo na prevoz tako potnikov kot blaga v okviru pogodb o izvajanju gospodarske javne službe na *„majhne otoke“* in z njih. Vendar bi se morala trgovina z blagom, ki se navadno lahko organizira pod konkurenčnimi pogoji, izključiti, kjer obstaja tveganje za neupravičeno izkrivljanje trga.

Kjer isti prevoznik opravlja storitve prevoza za več majhnih otokov, se pri odločanju o dosegu praga mora upoštevati skupno število potnikov, ki jih prevoznik prepelje v okviru gospodarske javne službe.

6. ZAŠČITNI UKREPI

Člen 5 Uredbe določa, da lahko države članice zaprosijo Komisijo za sprejetje zaščitnih ukrepov *„v primeru resnega motenja notranjega trga v pomorskem prometu zaradi liberalizacije pomorske kabotaže“*. Člen 2(5) navaja, da se takšni ukrepi uporabljajo največ eno leto, kadar se na trgu pojavijo problemi, ki *„bodo verjetno privedli do resne ali potencialno trajajoče prekoračitve ponudbe nad povpraševanjem, ki nastanejo zaradi ali jih pospeši pomorska kabotaža, ki predstavljajo resno grožnjo finančni stabilnosti in preživetju pomembnega števila ladjarjev Skupnosti, pod pogojem, da kratkoročne in srednjeročne napovedi za ta trg ne kažejo na nikakršne bistvene in trajne izboljšave“*.

Ta določba se je uporabila le enkrat, in sicer v Španiji, ob začetku veljavnosti Uredbe[59].

Treba je poudariti, da posamezni primeri stečajev ladjarjev na določenih progah niso zadosten razlog za upravičenje uporabe te klavzule.

Poročila o kabotaži, objavljena od začetka veljavnosti Uredbe, kažejo, da liberalizacija kabotaže ni povzročila nobenih drugih resnih motenj na notranjem trgu v pomorskem prometu. Ne zdi se verjetno, da bi takšne motnje povzročila sedaj, glede na to, da je večina storitev bila liberalizirana.

7. PREHODNI UKREPI

Člen 6 Uredbe določa več začasnih odstopanj od izvajanja te uredbe. Odstopanja, določena v tem členu, so prenehala veljati leta 2004. Ob pristopu Hrvaške, ki je 1. julija 2013 postala

[58] Študija o majhnih otokih in rečnih ustjih (2002), ICF Consulting.

[59] Sklep Komisije 93/396/EGS z dne 13. julija 1993 o prošnji Španije za sprejetje podaljšanja zaščitnih ukrepov Komisije na podlagi člena 5 Uredbe (EGS) št. 3577/92 o uporabi načela prostega pretoka storitev v pomorskem prometu med državami članicami (pomorska kabotaža) , UL L 173, 16.7.1993, str. 33.

država članica EU, se je člen 6 Uredbe spremenil, da se je zagotovilo nekaj začasnih odstopanj za Hrvaško[60].

V skladu s členom 6(4) se lahko pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe za hrvaške otoke in med njimi, sklenjene pred datumom pristopa Hrvaške, uporabljajo do 31. decembra 2016.

V skladu s členom 6(5) so se križarjenja med hrvaškimi pristanišči z ladjami z bruto tonažo pod 650 do 31. decembra 2014 pridržala za ladje, ki so registrirane na Hrvaškem ali plujejo pod hrvaško zastavo, upravljajo pa jih ladjarska podjetja, ustanovljena v skladu s hrvaškim zakonom in katerih glavne poslovne enote se nahajajo na Hrvaškem, kjer se izvaja tudi učinkovit nadzor.

Člen 6(6) določa dodatne zaščitne ukrepe do 31. decembra 2014 v zvezi s križarjenji med pristanišči držav članic razen Hrvaške, ki jih izvajajo hrvaška plovila z bruto tonažo pod 650. Na prošnjo države članice lahko Komisija v 30 dneh odloči, da takšna hrvaška plovila ne bodo izvajala križarjenj med pristanišči določenih območij posameznih držav članic razen Hrvaške, kadar je dokazano, da izvajanje teh storitev resno moti ali pomeni tveganje za resno motenje notranjega trga v pomorskem prometu na zadevnih območjih.

Če po obdobju 30 delovnih dni po prošnji Komisija ni sprejela nobene odločitve, zadevna država članica lahko izvaja zaščitne ukrepe, dokler Komisija ne sprejme odločitve. V nujnih primerih lahko država članica enostransko sprejme začasne ukrepe, ki smejo veljati največ tri mesece, o tem pa obvesti Komisijo. Dokler ne sprejme končne odločitve, lahko Komisija ukrepe razveljavi ali jih potrdi.

8. UPORABA UREDBE (ES) ŠT. 1370/2007 ZA POMORSKO KABOTAŽO

Uredba (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70[61] je bila sprejeta 23. oktobra 2007. V skladu s členom 1(2) se ta uredba uporablja za nacionalno in mednarodno opravljanje storitev javnega potniškega prevoza po železnici in za ostale vrste prevoza po tirih ter za prevoz po cesti. Isti člen določa, da *„države članice lahko to uredbo uporabljajo za prevoz potnikov po celinskih plovnih poteh in, brez poseganja v Uredbo Sveta (EGS) št. 3577/92, za prevoz potnikov po nacionalnih morskih vodah.“*

Ker Uredba (ES) št. 1370/2007 ne navaja opredelitve izraza *„nacionalne morske vode“*, opredeljen pa ni niti v aktih Unije ali mednarodnih aktih, se je Komisija soočila z vprašanji o uporabi te uredbe za storitve pomorske kabotaže.

Prvič, Komisija izpostavlja, da se Uredba (ES) št. 1370/2007 ne uporablja samodejno za prevoz potnikov po nacionalnih morskih vodah, ampak se uporablja samo v primerih, kadar jo država članica izrecno določi za uporabo.

Drugič, večina pogodb o izvajanju gospodarske javne službe in obveznosti gospodarske javne službe pri pomorski kabotaži vsebuje prevoz tako potnikov kot blaga, ki ga izvajajo trajekti, ki mešano prevažajo potnike in blago, Uredba (ES) št. 1370/2007 pa se lahko uporablja samo za prevoz potnikov, ne pa tudi blaga. Zato države članice ne smejo uporabljati Uredbe (ES) št. 1370/2007 za takšne mešane pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe, ki vključujejo prevoz blaga.

---

[60] Akt o pogojih pristopa Republike Hrvaške in prilagoditvah Pogodbe o Evropski uniji, Pogodbe o delovanju Evropske unije in Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti za atomsko energijo, člen 18 in Priloga V, točka 7(1), UL L 112, 24.4.2012, str. 21.

[61] UL L 315, 3.12.2007, str. 1.

Države članice lahko uporabljajo Uredbo (ES) št. 1370/2007 za prevoz potnikov po nacionalnih morskih vodah v takšni meri, da se ne posega v uporabo Uredbe (EGS) št. 3577/92. Če torej pride do nasprotja med določbami teh dveh uredb, ima Uredba (EGS) št. 3577/92 prednost pred nasprotno določbo Uredbe (ES) št. 1370/2007. Slednja lahko dopolnjuje Uredbo (EGS) št. 3577/92, kadar med njima ni neskladja.

Določene določbe Uredbe (ES) št. 1370/2007, ki očitno vplivajo na uporabo Uredbe (EGS) št. 3577/92, zlasti določbe o neposredni sklenitvi pogodb, izključni pravici ali trajanju pogodbe, so na kratko obravnavane spodaj[62]. Ta ocena hkratne uporabe obeh uredb obravnava samo najpogostejša vprašanja, ki jih je prejela Komisija od začetka veljavnosti Uredbe (ES) št. 1370/2007, in ne vsebuje izčrpne obravnave vseh njenih določb.

Uredba (ES) št. 1370/2007 zahteva, da se pogodbe o izvajanju gospodarske javne službe dodelijo prek odprtega, preglednega in nediskriminatornega konkurenčnega razpisnega postopka[63]. Vendar Uredba (ES) št. 1370/2007 določa nekaj izjem za to splošno načelo, kot na primer v členu 5(4), ki navaja, da se pristojni organi lahko odločijo za neposredno sklenitev pogodb o izvajanju javne službe brez za konkurenco odprtega razpisnega postopka, kadar gre za pogodbe majhne vrednosti ali za sklenitev z malimi in srednje velikimi podjetji. Komisija meni, da je takšna neposredna sklenitev pogodb načeloma v nasprotju z načelom nediskriminacije med ladjarji, ki je določeno v drugem stavku člena 4(1) Uredbe (EGS) št. 3577/92. Komisija zato meni, da ob uporabi Uredbe (ES) št. 1370/2007 države članice ne smejo neposredno skleniti pogodb o izvajanju javne službe v zvezi s prevozom potnikov po nacionalnih morskih vodah, ne da bi izvedle postopek, ki zagotavlja skladnost z načeli nediskriminacije, preglednosti in nepristranskosti (glej oddelek 5.4 in 5.7 za poenostavljena pravila v primeru „majhnih otokov“).

Na podlagi členov 3(1) in 2(f) Uredbe (ES) št. 1370/2007 lahko države članice izvajalcu dodelijo izključno pravico v zameno za izvajanje obveznosti javne službe. Uvodna izjava 8 te uredbe opozarja, da bi bilo treba dereguliranim trgom potniškega prevoza, na katerih ni izključnih pravic, dovoliti, da ohranijo svoje posebnosti in način delovanja, kolikor so združljivi z določbami Pogodbe. Izključna pravica je pri pomorski kabotaži izjema, saj države članice lahko načeloma izvedejo manj omejevalne ukrepe, da izpolnijo potrebe po javnem prevozu (glej odstavek 5.5.1 tega sporočila). Zato Komisija meni, da države članice ne smejo uvesti izključne pravice na podlagi člena 3(1) Uredbe (ES) št. 1370/2007 za prevoze potnikov po nacionalnih morskih vodah, za katere se ne uporabljajo izključne pravice na podlagi Uredbe (EGS) št. 3577/92.

Prvi stavek člena 4(3) Uredbe (ES) št. 1370/2007 navaja, da je trajanje pogodbe o izvajanju javne službe omejeno in ni daljše od *„deset let za avtobusne storitve in 15 let za storitve potniškega prevoza po železnici in za druge vrste prevoza po tirih.“* Uredba ne navaja načinov uporabe tega člena za pogodbe o prevozu potnikov po nacionalnih morskih vodah. Namesto tega v drugem stavku istega člena navaja, da je trajanje pogodb o izvajanju javne službe, ki zadevajo več vrst prevoza, omejeno na 15 let, če prevoz po železnici in druge vrste prevoza po tirih predstavljajo več kot 50 % vrednosti zadevnih storitev. Komisija meni, da mora država članica, če se odloči uporabiti Uredbo (ES) št. 1370/2007 za prevoz potnikov po nacionalnih morskih vodah, omejiti trajanje pogodb o izvajanju gospodarske javne službe, ki zadevajo več vrst prevoza, vključno s prevozom po nacionalnih morskih vodah, na največ 15 let pod pogojem, da so izpolnjeni pogoji, določeni v drugem stavku člena 4(3).

---

62 Glej tudi Sporočilo Komisije o razlagalnih smernicah za Uredbo (ES) št. 1370/2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza, UL C 92, 29.3.2014, str. 1.]

63 Člen 5(3) Uredbe (ES) št. 1370/2007.

Zdi se, da bi bila uporaba Uredbe (ES) št. 1370/2007 za prevoz potnikov po nacionalnih morskih vodah v nekaterih primerih uporabna, kadar je ta prevoz vključen v širšo mrežo javnih mestnih in primestnih ter regionalnih prevozov (npr. v okviru celostnih lokalnih prevozov, vključno z rečnimi ustji in znotraj lagun).

Vsakič ko se država članica odloči za uporabo te uredbe za prevoz potnikov po nacionalnih morskih vodah, bi morala analizirati, ali določbe njene nacionalne zakonodaje posegajo v uporabo Uredbe (EGS) št. 3577/92. Komisija tudi poudarja, da bi se morale države članice v skladu z obveznostjo, ki izhaja iz člena 9 Uredbe (EGS) št. 3577/92, posvetovati s Komisijo, preden sprejmejo ukrepe za uporabo Uredbe (ES) št. 1370/2007 za prevoz potnikov po nacionalnih morskih vodah[64].

[64] Za obveznost posvetovanja glej zadevo C-323/03, Komisija Evropskih skupnosti proti Kraljevini Španiji, ZOdl. 2006, str. I-2161, točki 69 in 70.