EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 22.4.2014
COM(2014) 232 final

SDĚLENÍ KOMISE

o výkladu nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž)

SDĚLENÍ KOMISE

o výkladu nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž)

Shrnutí

Na základě zkušeností získaných během dvaceti let uplatňování nařízení (EHS) č. 3577/92 v praxi se Komise rozhodla v zájmu průhlednosti a právní jistoty aktualizovat a pozměnit svůj výklad ustanovení nařízení. Toto sdělení mění a nahrazuje předchozí sdělení Komise o výkladu nařízení z let 2003[1] a 2006[2].

Toto sdělení se předkládá pouze pro informaci, aby bylo možné nařízení lépe porozumět. Vysvětluje, jak Komise hodlá nařízení uplatňovat. Jeho účelem není revidovat nařízení ani zasahovat do pravomoci Soudního dvora ve věcech výkladu.

Toto sdělení začíná upřesněním rozsahu volného pohybu služeb v odvětví námořní kabotáže. Vysvětluje, na koho se volnost pohybu služeb vztahuje, a připomíná, na které služby se nařízení vztahuje.

Dále upřesňuje rozsah odchylek od ustanovení o volném pohybu služeb, jak jsou stanoveny v nařízení. Existují tři takovéto odchylky. Za prvé, členské státy mají pravomoc stanovit předpisy týkající se posádek lodí menších než 650 gt a plavidel vykonávajících služby ostrovní kabotáže mezi dvěma přístavy na jejich území. Za druhé, členské státy mohou ukládat závazky veřejné služby a uzavírat zakázky na veřejné služby, aby byla zajištěna dostatečná pravidelná doprava na ostrovy, z ostrovů a mezi ostrovy. A za třetí, členské státy mohou požádat Komisi, aby přijala ochranná opatření k nápravě vážného narušení vnitřního trhu.

Sdělení rovněž obsahuje přehled přechodných opatření pro uplatňování tohoto nařízení, pokud jde o Chorvatsko, od jeho přistoupení k Evropské unii.

Sdělení také obsahuje pokyny k uplatňování nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70[3] na služby námořní kabotáže.

---

1 Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru Regionů o výkladu nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž) ze dne 22. prosince 2003, KOM(2003) 595.

2 Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, kterým se aktualizuje a opravuje sdělení o výkladu nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž) ze dne 11. května 2006, KOM(2006) 196.

3 Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1.

1. ÚVOD

Nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 (dále jen „*nařízení“)* o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž)[4], které bylo přijato, když byl vytvořen vnitřní trh, je nyní více než dvacet let staré. Od jeho vstupu v platnost dne 1. ledna 1993 prošla námořní kabotáž postupnou liberalizací.

Od roku 1993 Komise několikrát podala zprávu o průběhu této ekonomické a právní liberalizace[5]. Otázkami výkladu, které nařízení vyvolalo, se zabývala také ve svých interpretačních sděleních z let 2003 a 2006.

Pátá zpráva o provádění nařízení[6] zdůrazňuje, že je nutné některé aspekty pokynů Komise týkajících se uplatňování tohoto nařízení dále vyjasnit.

Toto sdělení aktualizuje a mění předchozí pokyny, aby byly v souladu s novými předpisy EU a s judikaturou Soudního dvora a aby lépe odrážely změny ve způsobu, jakým Komise některá ustanovení tohoto nařízení vykládá. To se týká zejména toho, jak Komise vykládá ustanovení nařízení týkající se posádky (bod 4 tohoto sdělení) a trvání smlouvy o veřejné službě (bod 5.5.2 a oddíl 5.7 tohoto sdělení).

Tímto sdělením Komise pouze předkládá výklad nařízení pro informační účely. Jeho účelem není revidovat nařízení ani zasahovat do pravomoci Soudního dvora ve věcech výkladu. Není jím dotčeno uplatňování pravidel státní podpory.

2. OTEVŘENÍ TRHU NÁMOŘNÍ KABOTÁŽE

2.1. Volný pohyb služeb námořní kabotáže

Článek 1 nařízení (EHS) č. 3577/92 liberalizoval námořní kabotáž v zemích, v nichž bylo toto hospodářské odvětví vyhrazeno pro státní příslušníky. Volné poskytování služeb mezi dvěma přístavy ve stejném členském státě je zajištěno pro všechny majitele lodí z Unie[7].

Členské státy nemohou volný pohyb služeb žádným způsobem omezovat, s výjimkou řádně odůvodněných případů. Z tohoto důvodu by členské státy nemohly zavádět režimy předchozího povolení, pokud 1) tento režim není odůvodněn naléhavými důvody obecného zájmu (např. snahou zajistit bezpečnost lodí a zavést pořádek v přístavních vodách), 2) není nezbytný a přiměřený sledovanému cíli a 3) se nezakládá na objektivních, nediskriminačních kritériích, která jsou dotčeným majitelům lodí předem známa[8].

Členské státy by měly prokázat, že všechny výše uvedené podmínky jsou splněny, aby bylo možné zavést režimy, které ovlivňují uplatňování volného pohybu služeb námořní kabotáže poskytovaných oprávněnými subjekty podle uvedeného nařízení[9].

Komise je však toho názoru, že za účelem sledování trhu kabotáže mohou členské státy požádat majitele lodí, aby předem poskytovali informace o službách, které mají v úmyslu poskytovat. Tyto informace mohou členským státům pomoci lépe posoudit skutečné dopravní potřeby.

---

4 Úř. věst. 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 Oprávněnými subjekty, pro něž platí volný pohyb služeb, se zabývá bod 2.2.

8 Rozsudek Soudního dvora ve věci Naftiliaki Etaireia Thasou, spojené věci C-128/10 a C-129/10, Sb. rozh. 2011, s. I-1887, bod 43 a další.

9 Viz rovněž oddíly 4 až 6 tohoto sdělení.

Komise se nedomnívá, že členské státy mohou požadovat, aby podniky měly na jejich území svého zástupce.

2.2. Oprávněné subjekty, pro něž platí volný pohyb služeb

Článek 1 nařízení stanoví, pro koho platí volný pohyb služeb námořní kabotáže. Jsou to 1) *„majitelé lodí ze Společenství“*, kteří 2) mají své lodě zaregistrované v některém členském státě a plují pod vlajkou tohoto členského státu, 3) pokud vyhovují podmínkám pro provoz kabotáže v daném členském státě.

Výše uvedené podmínky uložené nařízením si zaslouží hlubší pozornost. Vyvstává rovněž otázka otevření trhu pro plavidla, která nesplňují výše uvedené podmínky.

2.2.1. Pojem „majitel lodi ze Společenství“

Ustanovení čl. 2 bodu 2 nařízení rozlišují tři druhy „*majitelů lodí ze Společenství“*.

> *„a) státní příslušníci členského státu usazení v členském státě v souladu s právními předpisy daného členského státu provozující lodní dopravu;*
>
> *b) společnosti lodní dopravy usazené v souladu s právními předpisy členského státu, jejichž hlavní závod se nachází v členském státě a výkon účinné kontroly je prováděn v členském státě; nebo*
>
> *c) státní příslušníci členského státu usazení mimo Společenství nebo společnosti lodní dopravy usazené mimo Společenství kontrolované příslušníky členského státu, pokud jsou jejich lodi registrovány v členském státě a plují pod vlajkou členského státu v souladu s jeho právními předpisy.“*

Nejvíce pochybností vzbuzuje definice pojmu *„kontrola“*, na který nařízení odkazuje ve dvou ze tří kategorií „*majitelů lodí ze Společenství“*.

Nařízení stanoví, že pojem „*majitelé lodí ze Společenství“* zahrnuje *„společnosti lodní dopravy usazené v souladu s právními předpisy členského státu, jejichž hlavní závod se nachází v členském státě a výkon účinné kontroly je prováděn v členském státě“* (čl. 2 bod 2 písm. b)). V tomto ohledu je Komise toho názoru, že *„účinnou kontrolou v členském státě“* se v této souvislosti rozumí, že zásadní rozhodnutí jsou přijímána a každodenní řízení je prováděno z místa na území Unie a že schůze správní rady se konají na území Unie.

„Majiteli lodí ze Společenství“ mohou být i *„státní příslušníci členského státu usazení mimo Společenství nebo společnosti lodní dopravy usazené mimo Společenství kontrolované příslušníky členského státu, pokud jsou jejich lodi registrovány v členském státě a plují pod vlajkou členského státu v souladu s jeho právními předpisy*“ (čl. 2 bod 2 písm. c)). V tomto ohledu Komise zastává názor, že výraz *„kontrolované příslušníky členského státu“* podle uvedeného článku znamená, že občané Unie mohou mít ve společnosti lodní dopravy rozhodující vliv, například pokud je většina kapitálu společnosti v držení občanů Unie nebo v níž občané Unie mají většinu hlasovacích práv, nebo pokud občané Unie mohou jmenovat více než polovinu členů správního, řídícího nebo kontrolního orgánu dotyčné společnosti lodní dopravy[10].

2.2.2. Podmínky registrace v členském státě a přístup k vnitrostátní kabotáži

Nařízení neuvádí seznam rejstříků členských států, které splňují podmínky registrace a přístupu k vnitrostátní kabotáži. Takový seznam by se každopádně v průběhu času měnil.

---

[10] Podrobnější pokyny viz také konsolidované sdělení Komise k otázkám příslušnosti podle nařízení Rady (ES) č. 139/2004 o kontrole spojování podniků (2008/C 95/01), Úř. věst. C 95, 16.4.2008, s. 1.

Podmínkou registrace v členském státě je předpoklad, že daný rejstřík se nachází na území, na němž platí Smlouva a zákony z ní vycházející. Proto lodě zapsané v rejstříku Nizozemských Antil, Ostrova Man, Bermud nebo Kajmanských ostrovů nepatří mezi lodě, na které se vztahuje nařízení[11].

Naopak na lodě registrované na Gibraltaru se nařízení vztahuje, protože se na toto území vztahuje Smlouva[12]. Lodě registrované na Gibraltaru jsou oprávněny mít přístup k námořní kabotáži za stejných podmínek jako kterákoli loď registrovaná v některém z členských států.

Nařízení rovněž stanoví, že pokud chce loď z členského státu provozovat kabotáž v jiném členském státě, musí nejprve vyhovět všem podmínkám pro provoz kabotáže v členském státě, v němž je registrována. Tento požadavek se vztahuje rovněž na lodě registrované ve vnitrozemském členském státě a plující pod vlajkou vnitrozemského členského státu.

Proto lodě, které nemají přístup k vnitrostátní kabotáži, nemají právo ani na přístup na trhy ostatních členských států. Obdobně mohou být na lodě, které mají podmíněný přístup na vnitrostátní trh, uplatněny podobné podmínky, pokud chtějí působit v jiném členském státě. Pokud je například registrace v druhém rejstříku X členského státu podmíněna požadavkem, aby loď byla alespoň půl roku provozována na mezinárodních trasách, loď zapsaná v uvedeném rejstříku X nebude moci požadovat rozšíření přístupu ke kabotáži v jiných členských státech (nebude oprávněna poskytovat v nich pravidelné služby celoročně).

2.3. Otevření trhu pro lodě, na které se nevztahuje nařízení

Některé členské státy otevřely svůj trh ve větším rozsahu, než vyžaduje nařízení, ať už obecně pro všechny, nebo udělováním výjimek a zvláštních povolení. Některé členské státy, které uplatňují politiku tzv. „otevřeného pobřeží“, povolují poskytování námořní kabotáže mezi přístavy, které se nacházejí na jejich území, i lodím registrovaným ve třetí zemi a plujícím pod vlajkou třetí země. Kromě toho některé členské státy zvažují možnost zvláštních povolení k provádění námořní kabotáže pro plavidla, na něž se nevztahuje nařízení nebo obecné výjimky z požadavků stanovených nařízením pro plavidla registrovaná v třetí zemi a plující pod vlajkou třetí země, v případě, že nebudou k dispozici plavidla registrovaná v členském státu Unie[13]. Takové postupy nejsou v rozporu s právem Unie.

3. OBLAST PŮSOBNOSTI NAŘÍZENÍ (EHS) Č. 3577/92

Z ustanovení čl. 2 bodu 1 nařízení (EHS) č. 3577/92 vyplývá, že nařízení se vztahuje na služby námořní dopravy (přeprava cestujících nebo zboží po moři) uvnitř jednoho členského státu. Dále je v článku uveden orientační seznam druhů služeb kabotáže, na které se vztahuje dané nařízení.

Podle Soudního dvora, bez ohledu na netaxativní povahu výčtu služeb námořní kabotáže uvedeného v čl. 2 bodě 1 nařízení, služby spadající do jeho působnosti jsou jednak běžně poskytované za úhradu, a jednak, jak dokládají základní vlastnosti příkladů uvedených v

---

11 Tato území jsou většinou součástí zámořských zemí a území a podle článku 355 Smlouvy se na ně vztahuje zvláštní systém přidružení s členskými státy.

12 V čl. 355 odst. 3 Smlouvy se uvádí, že *„ustanovení Smluv se vztahují i na evropská území, za jejichž zahraniční vztahy převzal odpovědnost členský stát“*.

13 Přehled vnitrostátních režimů pro námořní kabotáž je uveden v tabulce 3 v pracovním dokumentu útvarů Komise, který doprovází pátou zprávu o provádění nařízení uvedenou v poznámce pod čarou 6.

dotyčném článku, jsou určeny pro přepravu cestujících nebo zboží po moři mezi dvěma místy nacházejícími se na území pouze jednoho členského státu[14].

Od doby, kdy toto nařízení vstoupilo v platnost, byly vzneseny čtyři hlavní dotazy týkající se čl. 2 bodu 1. Co se rozumí pojmy *„přeprava po moři“* a *„mezi přístavy“*? Spadají do působnosti nařízení rekreační plavidla? Spadá do působnosti nařízení kabotáž v rámci mezinárodní výletní plavby? Měly by být přípojné služby považovány za služby kabotáže, nebo za mezinárodní služby? Tyto otázky jsou jednotlivě posouzeny níže.

3.1. Definice pojmu „přeprava po moři mezi přístavy“

Nařízení pojem *„přeprava po moři“* nedefinuje. Podle Soudního dvora je za účelem výkladu tohoto pojmu třeba zohlednit jeho cíl, tedy zavedení volného pohybu služeb v námořní kabotáži podle podmínek a s výhradou výjimek upravených tímto nařízením[15].

Proto bylo rozlišování mezi *„vnitřními vodami“* a *„pobřežním mořem“* z hlediska mezinárodního práva (Úmluva Organizace spojených národů o mořském právu ze dne 10. prosince 1982, *„úmluva z Montego Bay"*) pro účely definice pojmu *„moře“* podle uvedeného nařízení posouzeno Soudním dvorem jako nerelevantní[16]. V důsledku toho by pojem *„přeprava po moři“* měl zahrnovat také dopravní služby prováděné ve vodách prostírajících se směrem k pevnině od základní linie pobřežního moře *(„vnitřní vody“)*, kterou členské státy mohou vytyčit na základě uvedené úmluvy.

Proto je Komise v souladu se stanoviskem generálního advokáta[17] toho názoru, že pro účely uplatňování nařízení by za *„přepravu po moři“* měly být považovány nejen dopravní služby kabotáže prováděné na volném moři, ale i ty, které jsou poskytovány v takových oblastech moře, jako jsou zátoky, zálivy[18], fjordy a ústí řek.

Podle judikatury Soudního dvora se pod pojmem *„přístav“* upraveným tímto nařízením rozumí infrastruktura, i malého významu, jejímž účelem je umožnit vylodění a nalodění zboží a cestujících přepravovaných po moři[19]. Tuto definici tak splňuje jakákoliv infrastruktura, a to i ta, která není trvalá, jež slouží účelům námořní dopravy tím, že umožňuje nakládat a vykládat zboží nebo cestující.

Komise upozorňuje, že nařízení (EHS) č. 3577/92 se vztahuje na přepravu cestujících lodí po moři i v případech, kdy jsou služby poskytovány v rámci jednoho *„přístavního systému“*, jak je definován právními předpisy daného členského státu (např. překročení zálivu po moři)[20]. Podobně se nařízení vztahuje na placenou přepravu cestujících lodí po moři pro turistické účely, která začíná a končí ve stejném přístavu se stejnými cestujícími, neboť tato služba je poskytována za úhradu a slouží účelu přepravy cestujících po moři na území jednoho členského státu.

---

14 Rozsudek Soudního dvora ve věci Komise Evropských společenství v. Řecká republika, C-251/04, Sb. rozh. 2007, s. I-67, body 28–29.

15 Rozsudek Soudního dvora ve věci Komise Evropských společenství v. Španělské království, C-323/03, Sb. rozh. 2006, s. I-2161, bod 24.

16 Tamtéž, bod 25.

17 Stanovisko generálního advokáta Tizzana přednesené dne 10. listopadu 2005 ve věci C-323/03 uvedené výše.

18 Říční údolí zalité mořem.

19 Rozsudek Soudního dvora ve věci Komise Evropských společenství v. Španělské království, C-323/03, Sb. rozhodnutí 2006, s. I-2161, bod 33.

20 Tamtéž, bod 34.

3.2. Rekreační plavidla

Nařízení (EHS) č. 3577/92 se vztahuje pouze na služby námořní dopravy *„běžně poskytované za úhradu“*. Proto většina činností rekreačních plavidel nespadá do oblasti jeho působnosti.

3.3. Výletní plavby

Výletní plavby spadají do oblasti působnosti nařízení (EHS) č. 3577/92, jsou-li poskytovány uvnitř členského státu (viz čl. 3 odst. 1 a čl. 6 odst. 1 nařízení)[21]. Otázkou je, zda do působnosti nařízení spadá také kabotážní doprava v rámci mezinárodní výletní plavby.

Komise zastává názor, že nařízení se použije pouze tehdy, jestliže se cestující nalodí a vylodí v členském státě, v němž je kabotážní doprava provozována.

Výletní plavba začínající v členském státě X nebo ve třetí zemi a končící ve třetí zemi nebo v členském státě X se zastávkami v přístavech členského státu Y pod nařízení (EHS) č. 3577/92 nespadá, pokud žádní cestující v přístavech členského státu Y nenastupují ani nevystupují. V takovém případě se použije nařízení Rady (EHS) č. 4055/86 ze dne 22. prosince 1986 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě mezi členskými státy a mezi členskými státy a třetími zeměmi[22].

3.4. Přípojné služby

Přípojné služby (známé též jako překládka nákladu v mezinárodní dopravě) jsou služby, kdy dopravce vyloží zboží z plavidla plujícího z místa odeslání, aby totéž zboží dopravil na jiné plavidlo, které pokračuje v cestě do přístavu určení. Tato služba se běžně provádí na základě průběžného konosamentu. Byla vznesena otázka, zda by tyto služby měly být považovány za mezinárodní služby spadající do oblasti působnosti nařízení (EHS) č. 4055/86 (které neukládá povinnost registrace v námořním rejstříku), nebo za služby kabotáže spadající do oblasti působnosti nařízení (EHS) č. 3577/92 (které povinnost registrace v námořním rejstříku ukládá).

V případech, kdy přípojná služba spočívá v dopravě nákladu předcházející vlastní dopravě nebo na ni navazující mezi dvěma přístavy téhož členského státu X a) s místem určení v členském státě Y nebo ve třetí zemi nebo b) vycházející z členského státu Y nebo třetí země, členský stát X může tyto přípojné služby vyhradit pro plavidla plující pod vlajkou Unie. Ve skutečnosti ve všech členských státech, kde je v souladu s nařízením (EHS) č. 3577/92 kabotáž vyhrazena pro plavidla plující pod vlajkou Unie, jsou přípojné služby považovány za služby kabotáže (s výjimkou Francie[23] a Portugalska), zatímco ve zbývajících členských státech jsou tyto služby poskytovány bez omezení.

Je však třeba poznamenat, že rozhodnutí povolit společnosti poskytovat přípojné služby při přepravě mezinárodního nákladu před mezinárodní plavbou nebo v návaznosti na ni může vést k podstatným úsporám nákladů na dopravu a přispět k lepší efektivnosti nabízených služeb. Z tohoto důvodu se některé aspekty přípojných služeb stále častěji stávají předmětem jednání v diskusích o obchodních dohodách. Komise proto zastává názor, že tato otázka vyžaduje další posouzení ve spolupráci s členskými státy.

4. PRÁVNÍ ÚPRAVA TÝKAJÍCÍ SE POSÁDKY

Otázky týkající se posádky patří tradičně do pravomoci států vlajky. Předpisy se velmi liší podle jednotlivých rejstříků. Některé členské státy například ukládají přísné podmínky

[21] Rozsudek Soudního dvora ve věci Alpina River Cruises, C-17/13, dosud nezveřejněno.

[22] Úř. věst. L 378, 31.12.1986, s. 1.

[23] Úřední oznámení ze dne 9. února 2007 týkající se výkladu článku 257 francouzského celního kodexu.

ohledně státní příslušnosti, které vyžadují, aby všichni členové posádky byli občany Unie. Jiné vyhrazují pro občany Unie pouze funkce velitele lodě a prvního důstojníka. Tyto různé požadavky na státní příslušnost se promítají ve značně rozdílných nákladech podle jednotlivých rejstříků.

Aby se zabránilo narušení hospodářské soutěže na nejcitlivějších cestách, podle článku 3 nařízení mohou *„hostitelské“* členské státy pro posádky lodí provozujících ostrovní kabotáž stanovit svou vlastní právní úpravu. Hostitelské členské státy mohou také rozhodnout o právní úpravě vztahující se na posádky malých lodí (lodí menších než 650 gt). V praxi se rozhodlo využít těchto ustanovení nařízení šest členských států.

Aby však nebyla pominuta zásada volného pohybu služeb, nařízení stanoví, že pro nákladní lodě nad 650 gt provozující ostrovní kabotáž, pokud dané cestě předchází cesta do jiného státu nebo cesta z jiného státu nebo taková cesta následuje, se budou nadále uplatňovat předpisy státu vlajky *(„návazná kabotáž“*).

Tato ustanovení vyvolávají dva druhy otázek, pokud jde o rozsah pravomoci hostitelského státu.

První se týká obsahu této právní úpravy ohledně posádek, jež jsou v pravomoci hostitelského státu, zatímco druhý se týká hranice mezi pravomocemi hostitelského státu a státu vlajky v případě návazné kabotáže.

Byla vznesena rovněž otázka, zda pro výletní plavidla provozující ostrovní kabotáž platí právní úprava hostitelského státu nebo státu vlajky. Soudní dvůr potvrdil výklad Komise, že právní úprava pro posádky výletních lodí nad 650 gt je v pravomoci státu vlajky, bez ohledu na to, zda výletní loď provádí ostrovní nebo pevninskou kabotáž[24]. Hostitelský stát nesmí použít vlastní právní předpisy týkající se posádky výletní lodě nad 650 gt. Může je použít pouze pro posádky výletních lodí menších než 650 gt.

4.1. Obsah předpisů týkajících se posádky, které může uložit hostitelský stát

Nařízení blíže nestanoví, které „*záležitosti týkající se posádky*“ patří do pravomoci hostitelského státu. Někteří tvrdí, že pravomoc hostitelského státu je neomezená (nařízení odkazuje na „*veškeré*“ předpisy týkající se posádky). Komise zastává restriktivnější přístup. Je přesvědčena, že pravomoc hostitelského státu musí být omezena, aby byla zachována zásada volného pohybu služeb, od níž se tato pravomoc odchyluje.

Komise má za to, že hostitelské státy mají mimo jiné pravomoc upřesnit požadovaný podíl občanů Unie na palubě lodí provozujících ostrovní kabotáž (a lodí menších než 650 gt). Členský stát tudíž může vyžadovat, aby posádky těchto lodí tvořili pouze občané Unie. Členské státy mohou rovněž požadovat, aby námořníci na palubě měli sociální pojištění platné v Evropské unii. Pokud jde o pracovní podmínky, mohou uložit povinnost používat právní úpravu pro minimální mzdu platnou v této zemi. V otázce předpisů v oblasti bezpečnosti a odborné přípravy (včetně jazyků, jimiž se na lodi hovoří), Komise je toho názoru, že členské státy mohou pouze požadovat dodržování právních předpisů Unie nebo platných mezinárodních předpisů (úmluvy STCW a SOLAS), aniž by nepřiměřeně omezovaly volný pohyb služeb.

V souladu s článkem 9 nařízení by každý členský stát, který chce využít možnosti používat vlastní právní úpravu ohledně záležitostí týkajících se posádky, měl požádat o konzultaci Komisi. Rozsah a obsah chystaných opatření bude podroben analýze případ od případu s ohledem na výše uvedené zásady nezbytnosti a přiměřenosti.

---

[24] Rozsudek Soudního dvora ve věci Komise Evropských společenství v. Řecká republika, C-288/02, Sb. rozhodnutí 2004, s. I-10071.

4.2. Návazná kabotáž

V čl. 3 odst. 3 nařízení se stanoví: *„Pro nákladní lodě nad 650 gt provozující ostrovní kabotáž, pokud dané cestě předchází cesta do jiného státu nebo cesta z jiného státu nebo taková cesta následuje, [nicméně] od 1. ledna 1999 platí, že veškeré záležitosti týkající se posádky spadají do pravomoci státu, kde je loď registrována (stát vlajky)“*.

Soudní dvůr rozhodl, že cesta, která následuje nebo předchází cestě kabotáže, zahrnuje v zásadě každou cestu z jiného státu nebo do jiného státu, nezávisle na přítomnosti nákladu na palubě[25].

V rozporu s tím, co uvedla Komise ve svém interpretačním sdělení z roku 2003, dospěl Soudní dvůr k závěru, že právní úprava státu vlajky se nevztahuje pouze na případy, kdy je během mezinárodního úseku cesty, který navazuje na kabotáž nebo jí předchází, skutečně přepravováno zboží, ale i na cesty bez nákladu. Komise proto nemůže připustit, aby členské státy i nadále uplatňovaly právní úpravu hostitelského státu, jestliže mezinárodní cesta, která předchází ostrovní kabotáži nebo na ni navazuje, probíhá bez nákladu.

To by však nemělo znamenat, že majitelům lodí je povoleno vytvořit fiktivní mezinárodní plavbu bez nákladu na palubě, aby zabránili použití čl. 3 odst. 2 ve prospěch čl. 3 odst. 3, a obcházet tak nařízení[26].

Je úkolem vnitrostátních soudů ověřit v souladu s pravidly důkazního řízení obsaženými ve vnitrostátních právních předpisech, zda k takovému zneužití došlo.

Pravidla týkající se posádky platná v případech, kdy dotyčná loď plní závazky veřejné služby, jsou uvedena v bodě 5.3.2.2.

4.3. Revize právní úpravy týkající se posádky

Podle nařízení měla Rada přijmout nové předpisy týkající se posádky před 1. lednem 1999 na základě návrhu Komise po důkladném posouzení ekonomických a sociálních důsledků liberalizace ostrovní kabotáže.

Dne 17. června 1997 předložila Komise Radě zprávu k uvedené problematice a dne 29. dubna 1998 předložila návrh nařízení[27]. Cílem návrhu bylo zobecnění pravomoci státu vlajky týkající se posádky. Hostitelský stát by si zachoval pravomoc ohledně lodí menších než 650 gt a určení požadovaného podílu občanů Unie v posádkách lodí provádějících pravidelné služby osobní a trajektové přepravy (včetně smíšené dopravy a pravidelné výletní plavby). Námořníci ze třetích zemí, působící na těchto lodích, měli pracovat za stejných podmínek jako námořníci mající bydliště v členských státech.

Pro návrh Komise se nepodařilo získat souhlas členských států. Komise proto dne 11. prosince 2001 navrhla jeho stažení. Komise se v současné době nechystá předložit nový návrh. Proto ustanovení článku 3 nařízení nebudou v nejbližší době změněna.

Komise si nicméně při přípravě páté zprávy o provádění nařízení uvědomila, že nesnadný přístup majitelů lodí k právním předpisům hostitelského státu týkajícím se požadavků na složení posádky často brání dalšímu rozvoji ostrovní kabotáže. K vyřešení tohoto problému Komise vybízí členské státy, které uplatňují čl. 3 odst. 2 nařízení, aby zřídily kontaktní místo pro majitele lodí, jež by jim umožnilo získat informace o právních předpisech hostitelského státu týkajících se posádky.

---

[25] Rozsudek Soudního dvora ve věci Agip Petroli SpA v. Capitaneria di porto di Siracusa a další, C-456/04, Sb. rozh. 2006, s. I-3395, body 15–25.

[26] Tamtéž, bod 23.

[27] KOM(1998) 251 v konečném znění.

5. VEŘEJNÁ SLUŽBA

Námořní doprava cestujících a zboží má pro obyvatele evropských ostrovů zásadní význam. Proto byl vypracován zvláštní soubor předpisů na ochranu některých těchto námořních spojení, která nejsou na trhu odpovídajícím způsobem zajištěna.

Nařízení poskytuje členským státům rámec, jenž jim umožňuje slučitelným způsobem organizovat tržní intervence na základě omezení přístupu na trh, pokud jde závazky veřejné služby v námořní dopravě. Kromě toho veřejné financování určené k náhradě nákladů na poskytování veřejné služby musí být v souladu s pravidly EU pro státní podporu. Účelem tohoto oddílu je dále objasnit, pokud je to nezbytné, podmínky stanovené nařízením a pravidly státní podpory, aby bylo možné prohlásit veřejné intervence za slučitelné s obecnými ustanoveními Smlouvy.

5.1. Zeměpisný rozsah spojení zajišťovaných formou veřejné služby

Podle znění čl. 4 odst. 1 nařízení, spojení zajišťovaná formou veřejné služby musí obsluhovat trasy na ostrovy, z ostrovů nebo mezi ostrovy.

Nařízení neobsahuje definici pojmu *„ostrov“*. Komise je toho názoru, že použití článku 4 by mělo být omezeno na ty ostrovy dostupné pouze po moři nebo letecky, které nemají žádné trvalé pozemní spojení s evropskou pevninou. Tudíž poloostrov, který je trvale spojen s pevninou po silnici nebo po železnici (například Peloponés), nelze považovat za *„ostrov“*[28].

V souladu se stanoviskem generálního advokáta Tizzana lze možnost použití čl. 4 odst. 1 rozšířit na služby poskytované mezi místy, která se nacházejí v obdobné situaci jako ostrovy (např. břehy dlouhých fjordů nebo ústí řek bez přímého silničního spojení) a na která se vztahuje stejný požadavek dostatečného zajištění námořní dopravy[29].

Ze studie[30], která byla vypracována na žádost Komise, vyplývá, že dlouhá ústí řek nebo fjordy, které je nutno objíždět v délce přibližně 100 km po silnici[31], lze pro účely tohoto oddílu považovat za ostrovy, protože mohou podobně vést k izolaci jednotlivých aglomerací.

5.2. Trasy ostrovní kabotáže, na nichž lze uložit závazky veřejné služby

Určit, které trasy vyžadují závazky veřejné služby, je v pravomoci členských států (včetně podle potřeby orgánů regionální a místní správy), a nikoli majitelů lodí. Závazky veřejné služby lze zvažovat zejména u pravidelně poskytovaných služeb ostrovní kabotáže v případě, že trh nedokáže poskytnout dostatečné služby.

Podle podmínek stanovených v nařízení mohou členské státy uložit závazky veřejné služby k *„dostatečnému zajištění“* pravidelných služeb námořní dopravy na daný ostrov (nebo do ústí řeky), pokud by je majitelé lodí z Unie sledující vlastní obchodní zájmy neposkytly na dostatečné úrovni nebo za stejných podmínek[32]. Obchod by měl jinak zůstat bez omezení.

Při ukládání závazků veřejné služby pro služby popsané v čl. 4 odst. 1 nařízení musí členské státy omezit svoje zasahování na základní požadavky podle čl. 4 odst. 2 a splnit požadavek nediskriminace stanovený v čl. 4 odst. 1 nařízení ve vztahu ke všem majitelům lodí z Unie, kteří projeví zájem obsluhovat danou trasu. Tento požadavek musí být přísně dodržen při

---

28 Rozsudek Soudního dvora ve věci Komise Evropských společenství v. Řecká republika, C-288/02, Sb. rozhodnutí 2004, s. I-10071, bod 42.

29 Stanovisko generálního advokáta Tizzana přednesené dne 10. listopadu 2005 ve věci C-323/03 uvedené výše, body 39–45.

30 *Study on Small Islands and Estuaries* (Studie o malých ostrovech a ústích řek), 2002, ICF Consulting.

31 Poměr mezi vzdáleností kolem ústí a přímou vzdáleností je přibližně desetinásobný nebo vyšší.

32 Viz devátý bod odůvodnění a čl. 2 bod 4 uvedeného nařízení. Viz také rozsudek Soudního dvora ve věci Analir v Administración General del Estado, C-205/99, Sb. rozh. 2001, s. I-1271, bod 31 a následující.

rozhodování o obsahu závazků, které musí být splněny, a v průběhu správního řízení, jehož výsledkem je výběr provozovatele dané služby nebo stanovení výše náhrady.

5.3. Závazky, které mohou být uloženy

5.3.1. Rozdíl mezi závazky veřejné služby a zakázkami na veřejné služby

V nařízení (EHS) č. 3577/92 se rozlišuje mezi *„závazky veřejné služby“* (viz čl. 2 bod 4 a čl. 4 odst. 2 nařízení) a *„zakázkami na veřejné služby“* (viz čl. 2 bod 3).

Zakázky na veřejné služby jsou nástroje, které se běžně používají ke stanovení závazků veřejné služby, pokud horizontální přístup, jenž se vztahuje na všechny majitele lodí, kteří mají v úmyslu obsluhovat danou trasu, nepostačuje ke splnění základních dopravních potřeb, zejména obecných podmínek týkajících se kvality dané služby.

V čl. 4 odst. 2 nařízení je uveden vyčerpávající seznam požadavků, které mohou být zavedeny při ukládání závazků veřejné služby. V čl. 2 bodu 3 nařízení je uveden pouze stručný výčet oblastí působnosti zakázek na veřejné služby; členské státy mohou stanovit další. V praxi požadavky na kvalitu často tvoří součást zakázek na veřejné služby, nemohou však být zavedeny v rámci závazků veřejné služby. Pokud jde o závazky veřejné služby, požadavek týkající se *„výkonnosti při poskytování služeb“*, kterou mají prokázat majitelé lodí, může zahrnovat závazek ohledně jejich solventnosti, jakož i požadavek, aby neměli žádné neuhrazené daňové pohledávky nebo příspěvky sociálního pojištění[33]. Komise zastává názor, že do této kategorie může spadat i závazek používat rychlý trajekt.

Jestliže jsou uloženy závazky veřejné služby, požadavky týkající se pravidelnosti a četnosti služby mohou být splněny kolektivně – a nikoliv jednotlivě – všemi majiteli lodí, kteří trasu obsluhují[34].

Členské státy mohou uložit závazky veřejné služby nebo uzavřít zakázky na veřejné služby pouze tehdy, když pro každou jednotlivou trasu konstatují, že v případě, že by poskytování pravidelných dopravních služeb bylo ponecháno na samotných tržních silách, dopravní obslužnost by byla nedostatečná (tj. nebyla by poskytována v rozsahu nebo za podmínek stanovených veřejnými orgány jako vhodné). Závazek veřejné služby nebo zakázka na veřejné služby musí být navíc nezbytné a přiměřené cíli, jímž je zajištění dostatečné dopravní obslužnosti ostrovů[35]. Jinými slovy členské státy nesmějí stanovit závazky veřejné služby a zakázky na veřejné služby pro služby, které jsou již poskytovány – uspokojivě a za podmínek (jako například cena, plynulost a přístup ke službám), jež jsou v souladu se státem vymezeným veřejným zájmem – podniky fungujícími za běžných tržních podmínek[36].

Komise připomíná, že ačkoli mají členské státy široký prostor pro vlastní uvážení při určování potřebnosti veřejných služeb a rozsahu těchto služeb, rozhodnutí členských států v tomto ohledu podléhá kontrole Komise, pokud jde o zjevně nesprávné posouzení[37].

---

33 Rozsudek Soudního dvora ve věci, C-205/99, uvedený výše, body 45 až 51.

34 Je-li třeba na některý ostrov zajistit dopravní obslužnost čtyřikrát za týden a dva majitelé lodí se chtějí na provozování této služby podílet, každý z nich by se měl zavázat k provozování buď pouze dvakrát týdně, nebo případně jednou či třikrát týdně.

35 Rozsudek Soudního dvora ve věci Naftiliaki Etaireia Thasou, spojené věci C-128/10 a C-129/10, Sb. rozh. 2011, s. I-1887, bod 54.

36 Sdělení Komise o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 4).

37 Rozsudek Soudu prvního stupně ve věci Fred Olsen, T-17/02 Sb. rozh. 2005, s. II-2031, bod 216, a rozhodnutí Komise 2013/435/EU ze dne 2. května 2013 o státní podpoře SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) poskytnuté Francií ve prospěch společnosti Société Nationale Corse Méditerranée (Úř. věst. L 220, 17.8.2013, s. 20).

5.3.2. Zásada nediskriminace.

V souladu se zásadou nediskriminace stanovenou nařízením, členské státy nesmějí uložit závazky, které přesně odpovídají potřebám jedné společnosti lodní dopravy a které by bránily jiným majitelům lodí z Unie ve vstupu na trh, nebo uložit závazky s tímto účinkem.

Komise zejména upozorňuje členské státy na problémy, které vyplývají ze dvou níže uvedených druhů ustanovení.

5.3.2.1. Převzetí plavidel

Za prvé byl vznesen dotaz, zda členský stát při vyhlášení zakázky na veřejné služby v nabídkovém řízení může vyžadovat, aby úspěšný uchazeč převzal plavidla a posádky předchozího provozovatele. Komise zastává názor, že ve většině případů by tato povinnost porušila nařízení (EHS) č. 3577/92, neboť by byla diskriminační. Bránila by majitelům lodí z Unie v možnosti nabídnout svá vlastní plavidla a zvýhodnila by zavedeného provozovatele, pokud by se ucházel o převzetí svého vlastního majetku.

Komise však může souhlasit s tím, že pokud dopravní obsluha ostrova vyžaduje použití plavidla zvláštní konstrukce, které se obtížně shání a prodává na trhu nebo ho nelze snadno použít pro jiný účel, dojde k menšímu omezení volného pohybu služeb, jestliže bude uplatňován požadavek převzetí plavidla, než kdyby byla služba zadána jednomu majiteli lodi s dostatečně dlouhou dobou trvání závazku, která by umožňovala plnou amortizaci plavidla postaveného zvlášť k tomuto účelu. V takových případech by si následní provozovatelé mohli plavidlo pronajmout – za velmi jasných podmínek podrobně uvedených v dokumentaci k nabídkovému řízení – od společnosti vlastnící lodě, která byla k tomuto účelu zřízena. Nelze vyloučit ani povinnost nového poskytovatele převzít loď přímo od svého předchůdce.

Pokud orgány členských států samy vlastní plavidla nebo je mají jinak k dispozici, mohou být nabídnuta všem potenciálním provozovatelům přepravy za stejných nediskriminačních podmínek.

5.3.2.2. Podmínky týkající se posádky

Zadruhé byly rovněž vzneseny otázky, pokud jde o podmínky týkající se posádky, které lze stanovit v rámci závazků veřejné služby a zakázek na veřejné služby.

Komise je toho názoru, že pravidla, která mohou být stanovena v rámci závazků veřejné služby a zakázek na veřejné služby (článek 4 nařízení), by měla být omezena na požadavky, jež jsou nezbytné pro potřeby veřejné služby a nepřekračují rámec toho, co je k dosažení tohoto cíle nezbytné. To je třeba posoudit v každém jednotlivém případě zvlášť.

Komise konstatuje, že členské státy mohou v rámci závazků veřejné služby a zakázek na veřejné služby rozhodnout o uložení stejných pravidel, jako jsou pravidla stanovená hostitelskými členskými státy pro plavidla provádějící ostrovní kabotáž (čl. 3 odst. 2 nařízení). Tato pravidla jsou uvedena v oddílu 4 tohoto sdělení.

5.4. Postup pro uložení závazků veřejné služby a uzavření zakázek na veřejné služby

Členské státy mají k dispozici několik správních prostředků, jimiž mohou uložit „*závazky veřejné služby*“ všem provozovatelům na dané trase, např. režim prohlášení, systém licencí nebo režim povolení. Členské státy mohou uložit závazky veřejné služby tím, že uzavřou zakázky na veřejné služby s jedním provozovatelem nebo s omezeným počtem provozovatelů.

Soudní dvůr ve věci C-205/99 uvedl, že postup omezující v takové míře jako postup pro udělování povolení je přijatelný, pokud je nezbytný (pokud *„může být prokázána skutečná potřeba veřejné služby plynoucí z nedostatečnosti pravidelné dopravy v podmínkách volné soutěže“*), přiměřený sledovanému účelu a založený na objektivních a nediskriminačních

kritériích, která jsou dotčeným podnikům známá předem. Společnosti by také měly mít právo podat opravný prostředek proti jakémukoli rozhodnutí v jejich neprospěch[38].

5.4.1. Použitelná pravidla pro zadávání veřejných zakázek

Pokud příslušný orgán členského státu uzavírá zakázku na veřejné služby, musí dodržovat platná pravidla pro zadávání veřejných zakázek. Dne 26. února 2014 Rada a Evropský parlament přijaly novou směrnici o udělování koncesí na služby (dále jen „směrnice o koncesích“) předložený Komisí[39]. Téhož dne Rada a Evropský parlament rovněž přijaly směrnici 2014/24/EU a směrnici 2014/25/EU o zadávání veřejných zakázek 2004/17/ES a 2004/18/ES (dále jako „směrnice o zadávání veřejných zakázek“)[40].

Podle zkušeností Komise většina zakázek na veřejné služby zadávaných podle článku 4 nařízení představuje *„koncese na služby“* ve smyslu právních předpisů v oblasti zadávání veřejných zakázek. Konkrétně, prostřednictvím tohoto závazku příslušný orgán pověří majitele lodi poskytováním služby námořní kabotáže po určitou dobu. Majitel lodi je povinen poskytovat dopravní službu stanovenou v zakázce, obvykle oproti finanční náhradě poskytnuté dotyčným orgánem[41]. Majitel lodi v zásadě nese provozní riziko (v opačném případě se taková zakázka považuje za veřejnou zakázku ve smyslu směrnic o zadávání veřejných zakázek), zahrnující riziko související s poptávkou po jeho dopravních službách, protože příslušné orgány obvykle nezaručují v zakázce na veřejné služby, že majiteli lodi se vrátí veškeré vynaložené investice nebo náklady vzniklé při plnění jeho smluvních závazků.

Při zadávání zakázek na veřejné služby spadajících do oblasti působnosti směrnice o koncesích musí příslušný orgán jednat s majiteli lodí na základě rovného zacházení a nediskriminace a postupovat transparentním a přiměřeným způsobem, aby byla zajištěna skutečná hospodářská soutěž[42]. Směrnice navíc stanoví mimo jiné povinnost uveřejnit oznámení o zahájení koncesního řízení a příslušné oznámení o výsledku zadávacího řízení v *Úředním věstníku Evropské unie*[43]. Rovněž zavádí řadu povinností týkajících se kritérií pro výběr a kritérií pro zadání zakázky a stanoví procesní záruky, jejichž cílem je zajištění transparentnosti a rovného zacházení, zejména během jednání mezi příslušným orgánem a uchazeči.

Pokud jde o zadávání zakázek na veřejné služby, které spadají do působnosti směrnic o zadávání veřejných zakázek, je třeba zdůraznit, že nové směrnice nerozlišují mezi prioritními a neprioritními službami. Služby vodní dopravy byly ve směrnici o veřejných zakázkách 2004/17/ES a 2004/18/ES definovány jako neprioritní a vztahoval se na ně jen omezený počet požadavků (o technických specifikacích a oznámení o zadání zakázky). Podle nové směrnice o zadávání veřejných zakázek se na zadávání zakázek na veřejné služby spadajících do oblasti působnosti těchto směrnic vztahují v zásadě všechny požadavky stanovené v uvedené směrnici.

---

38 Rozsudek Soudního dvora ve věci věc C-205/99 uvedený výše. Viz též rozsudek Soudního dvora ve věci Naftiliaki Etaireia Thasou, spojené věci C-128/10 a C-129/10, Sb. rozh. 2011, s. I-1887, bod 52 a další.

39 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/23/EU ze dne 26. února 2014 o udělování koncesí (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 1).

40 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání veřejných zakázek a o zrušení směrnice 2004/18/ES (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 65); směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb a o zrušení směrnice 2004/17/ES (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 243).

41 Viz též rozsudek Soudního dvora ve věci C-205/99, uvedený výše, body 63 a 65.

42 Články 3 a 30.

43 Články 31 až 33.

V případě zakázek nedosahujících finančních limitů pro použití směrnic o zadávání veřejných zakázek nebo o koncesích musí proběhnout výběrové nebo koncesní řízení, aby byly splněny požadavky stanovené ve Smlouvě ohledně nediskriminace a rovného zacházení, které zahrnují povinnost transparentnosti. Ta podle Soudního dvora spočívá v zajištění odpovídajícího stupně zveřejnění umožňujícího otevření trhu služeb hospodářské soutěži ve prospěch každého potenciálního uchazeče, jakož i kontrolu nestrannosti postupů řízení o zadání zakázky[44].

5.4.2. Výběr druhu zadávacího řízení

Článek 4 nařízení (ES) č. 3577/92 stanoví, že při zadávání zakázek na veřejné služby by se členské státy ve vztahu k majitelům lodí měly vyvarovat jakékoli diskriminace.

Komise je toho názoru, že při zadávání zakázek na veřejné služby obecně hrozí, že může dojít k diskriminaci provozovatelů, neboť na určené trase získává zakázku obvykle pouze jeden provozovatel. Proto je přesvědčena, že zahájení otevřeného nabídkového řízení je v zásadě nejjednodušším způsobem, jak zabránit diskriminaci. Výběrové řízení, jehož součástí je jednání s potenciálními uchazeči, může být v souladu se zásadou nediskriminace, pokud jednání mezi zadavatelem a společnostmi, které předložily nabídky, jsou nestranná, spravedlivá a transparentní[45]. Komise zastává názor, že pokud je zakázka zadaná přímo, není v zásadě dodržena zásada nediskriminace a transparentnosti zakotvená v článku 4 nařízení. Podobně není v souladu se zásadami zákazu diskriminace a transparentnosti nabídkové řízení, které je navrženo tak, aby byl neoprávněně omezen počet potenciálních uchazečů.

Kromě toho by pro zajištění souladu s těmito zásadami měla mezi datem zahájení nabídkového řízení a datem, od něhož musí začít provozování dopravních služeb, uplynout dostatečně a přiměřeně dlouhá doba. Komise se domnívá, že příliš krátké lhůty, které dostatečně neodrážejí potřeby kabotážní služby, jež má být zadána (např. co se týče velikosti trhu, požadavky na kvalitu nebo četnost), by v rozporu se zásadou rovného zacházení mohly zvýhodňovat zavedeného majitele lodi.

Komise rovněž připomíná, že výběr druhu zadávacího řízení má důsledky pro posouzení veškerých přiznaných finančních náhrad za plnění zakázky na veřejné služby, pokud jde o pravidla státní podpory. Aby náhrada nepředstavovala státní podporu, musí být splněny čtyři podmínky stanovené Soudním dvorem v rozsudku ve věci Altmark[46]. Podle čtvrtého kritéria judikatury Altmark musí poskytnutá vyrovnávací platba vycházet buď z postupu zadávání veřejných zakázek, který umožňuje vybrat zájemce schopného poskytovat tyto služby za nejmenších nákladů pro územně správní celek, nebo z porovnání s průměrným podnikem, správně řízeným a přiměřeně vybaveným nezbytnými prostředky. Komise dospěla k závěru, že nejjednodušším způsobem, jak mohou veřejné orgány splnit čtvrté kritérium judikatury Altmark, je otevřený, transparentní a nediskriminační postup zadávání veřejných

---

44 Viz interpretační sdělení o koncesích podle práva Společenství (Úř. věst. C 121, 29.4.2000, s. 2), interpretační sdělení Komise o právních předpisech Společenství použitelných pro zadávání zakázek, na které se plně nebo částečně nevztahují směrnice o zadávání veřejných zakázek (Úř. věst. C 179, 1.8.2006, s. 2) a rozsudek Soudního dvora ve věci Teleaustria a Telefonadress v. Telekom Austria, C-324/98, Sb. rozh. 2000, s. I-10745, bod 60.

45 Viz zejména bod 66 sdělení Komise o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu, (Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 4).

46 Rozsudek Soudního dvora ve věci Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, Sb. rozh. 2003, s. I-7747 („rozsudek ve věci Altmark“).

zakázek[47]. Proto pokud jsou splněny zbývající podmínky stanovené v rozsudku ve věci Altmark, i tento postup obecně vylučuje existenci státní podpory[48].

Nařízení nevyžaduje, aby členské státy oznamovaly každou zakázku na veřejné služby, kterou uzavřely. Jestliže zakázka zahrnuje náhradu nákladů na poskytování veřejné služby, bude možná nutné ji předem oznámit Komisi v souladu s pravidly státní podpory (další podrobnosti jsou uvedeny v bodě 5.6 tohoto sdělení). Oznamovací povinnost stanovená v článku 9 nařízení se vztahuje pouze na akty s širší oblastí působnosti, jako je například obecný právní rámec pro kabotážní dopravu.

5.5. Přístup na trh a hospodářská soutěž na trasách veřejné dopravy

Uložením závazků veřejné služby členské státy zasahují do podmínek přístupu na trh na určitých trasách, což může narušit hospodářskou soutěž, pokud se tak neděje nediskriminačním způsobem. Tyto zásahy mohou být považovány za oprávněné a zákonné vzhledem ke sledovanému cíli (zajištění dostatečné pravidelné linkové dopravy na ostrovy, z ostrovů a mezi ostrovy). Jakýkoli zásah v souvislosti se závazkem veřejné služby by měl být vždy úměrný sledovanému cíli. Pokud by měl jít nad rámec toho, co je nezbytně nutné, zbytečně by omezoval volnost pohybu, která má zásadní význam pro řádné fungování vnitřního trhu. Komise se v rámci této problematiky chce věnovat třem tématům.

5.5.1. Výsadní právo

Poskytnutí výsadního práva majiteli lodi na trase veřejné dopravy obvykle členským státům umožňuje dosáhnout pro územně správní celek cíle za nejmenších nákladů, ale omezuje tradiční svobodu obchodu v odvětví námořní dopravy.

Mezi těmito dvěma principy by mělo být dosaženo rovnováhy.

V řádně odůvodněných případech může být výsadní právo považováno za jediný vhodný nástroj pro splnění základních dopravních potřeb, je-li uděleno na omezenou dobu na základě otevřeného, spravedlivého a nediskriminačního výběrového řízení v rámci celé Unie.

Komise však zdůrazňuje, že v mnoha případech mohou být přijata méně omezující opatření, než je výsadní právo, aby se zabránilo *„sbírání smetany na trhu“* a snížila se částka potřebné finanční náhrady. Provozovatel smluvně zavázaný k plnění závazku veřejné služby po celý rok by bez výsadního práva mohl být poškozen chováním jiného provozovatele, který by bez jakýchkoliv závazků veřejné služby mohl vstoupit na trh a působit na něm pouze v nejvýhodnějších měsících roku, a výrazně tak snížit zisk prvního provozovatele.

Komise má za to, že závazky veřejné služby mohou být uloženy všem provozovatelům na téže trase souběžně se zakázkou na veřejné služby uzavřenou s jedním provozovatelem[49]. Lze například stanovit podmínku, podle níž bude majitel lodi vstupující na trasu, na niž byla uzavřena zakázka na veřejné služby s platností po celý rok, muset provozovat dopravu také po celý rok.

5.5.2. Doba trvání zakázek na veřejné služby

Nařízení nestanoví žádnou maximální dobu trvání zakázek na veřejné služby. Jak však vyplývá z článků 1 a 4 nařízení, zakázky na veřejné služby by měly platit po omezenou dobu, aby se trh mohl řádně rozvíjet při zachování volného přístupu.

---

47 Body 63 až 64 sdělení Komise o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu, (Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 4).

48 Tamtéž, body 65 až 68.

49 Ohledně možnosti členského státu uložit závazky veřejné služby současně se zakázkou na veřejné služby viz též rozsudek Soudního dvora ve věci C-205/99, body 60 až 71.

Pokud byl závazek na veřejné služby udělen formou koncese, podle článku 18 směrnice 2014/23/EU o udělování koncesí v případě koncesí, které trvají déle než pět let, nesmí maximální doba platnosti koncese *„přesáhnout období, které lze rozumně pokládat za potřebné k zajištění návratnosti investice vynaložené koncesionářem při provozování staveb nebo poskytování služeb spolu se zhodnocením investovaného kapitálu, a to s ohledem na investice potřebné k dosažení konkrétních cílů koncese“*.

S cílem zajistit při jakékoli intervenci na trhu dodržení zásady proporcionality by členské státy pro splnění základních potřeb námořní dopravy měly zvolit prostředky, které co nejméně narušují hospodářskou soutěž, a to i pokud jde o dobu trvání. Všichni majitelé plavidel by měli mít zákonnou možnost požádat o povolení provozovat danou službu (k této věci viz také bod 5.6 níže).

Ve svém interpretačním sdělení z roku 2003 Komise uvedla, že zakázka na veřejné služby na období delší než šest let obvykle nesplňuje požadavek přiměřenosti.

Zkušenosti, které Komise získala od roku 2003, však ukázaly, že v některých případech hranice šesti let brání majitelům lodí účastnit se nabídkového řízení, protože se domnívají, že tato doba je příliš krátká k zajištění návratnosti investic vynaložených na poskytování služby. Obdobně veřejné orgány rovněž tvrdí, že krátkodobé závazky by mohly odrazovat majiteli lodí od větších investic a tím ohrožovat inovace a možná zlepšení kvality služby. Je také třeba zdůraznit, že určitý čas by mohla vyžadovat příprava výběrového řízení pro zadávání zakázek na veřejné služby námořní kabotáže.

Z tohoto důvodu má Komise za to, že zakázky na veřejné služby překračující dobu pěti (v případě, že zakázka byla udělena formou koncese ve smyslu směrnice o koncesích) nebo šesti let mohou splnit požadavek přiměřenosti za předpokladu, že 1) jsou odůvodněné na základě objektivních kritérií, jako je například potřeba návratnosti investic vynaložených při provozování námořní kabotážní dopravy za běžných provozních podmínek (jako jsou investice do plavidel nebo infrastruktury) a 2) nebrání v přístupu na trh.

Bez ohledu na analýzu konkrétních případů, podle zkušeností Komise a informací poskytnutých veřejnými orgány by mohly být oprávněné závazky s maximální dobou trvání 12 let, které umožní odepsat podstatnou část nákladů na pořízení průměrného nového trajektu a zároveň i řádné fungování trhu. Podle názoru Komise závazky s výrazně delší dobou trvání (která by např. umožnila úplnou amortizaci nového plavidla a návratnost vloženého kapitálu) by mohly ohrozit výhody konkurenčního tlaku na trhu kabotáže[50] (viz rovněž oddíl 8 níže).

5.5.3. Spojování tras

Členské státy často chtějí spojovat trasy veřejné dopravy směřující na různé ostrovy a z nich do jednoho svazku, aby dosáhly úspor z rozsahu a přilákaly provozovatele. Tyto svazky jako takové nejsou v rozporu s právem Unie, pokud spojování tras nevede k diskriminaci a k neodůvodněnému narušení trhu.

O nejvhodnější velikosti svazku by se mělo rozhodnout s přihlédnutím k nejlepší součinnosti, které by mělo být dosaženo v plnění základních dopravních potřeb.

5.6. Veřejné dotace poskytnuté na náhradu za plnění závazků veřejné služby

Nařízení platí stejným způsobem, ať byly dotace uděleny či nikoliv. Pokud je však náhrada za plnění závazků veřejné služby a zakázek na veřejné služby poskytnuta, musí se tak stát

[50] V rozsudku ve věci Komise Evropských společenství proti Španělskému království, C-323/03, Sb. rozh. 2006, s. I-2161 Evropský soudní dvůr rozhodl, že vnitrostátní předpis vyhrazující služby námořní dopravy jedinému podniku prostřednictvím udělení správní koncese na dvacet let, s možností obnovy na období deseti let, je omezením volného pohybu služeb (bod 44).

v souladu s pravidly státní podpory stanovenými ve Smlouvě, podle výkladu Soudního dvora, a v souladu s pravidly Komise obsaženými v balíčku nástrojů, kterými se řídí státní podpora na poskytování služeb obecného hospodářského zájmu.

Tento balíček se skládá z těchto nástrojů:

a) sdělení[51], které objasňuje hlavní zásady při používání pravidel státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování veřejných služeb, jakož i podmínky (takzvaná kritéria Altmark[52]), za nichž vyrovnávací platba udělená za poskytování veřejných služeb nepředstavuje státní podporu;

b) nařízení Komise o podpoře *de minimis* na poskytování služeb obecného hospodářského zájmu[53], které stanoví, že lze mít za to, že vyrovnávací platba za poskytování veřejné služby v celkové částce nepřesahující 500 000 EUR v kterémkoliv období tří fiskálních let nepředstavuje státní podporu, jestliže jsou splněny podmínky stanovené v uvedeném nařízení;

c) rozhodnutí[54], které stanoví podmínky, za nichž je státní podpora ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby slučitelná s vnitřním trhem a je vyňata z oznamovací povinnosti;

d) rámce pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby[55], který stanoví podmínky, za nichž lze vyrovnávací platbu podléhající oznamovací povinnosti[56] prohlásit za slučitelnou s čl. 106 odst. 2 SFEU;

e) Komise také zveřejnila Příručku k uplatňování pravidel Evropské unie pro státní podporu, veřejné zakázky a vnitřní trh v oblasti služeb obecného hospodářského zájmu, zejména sociálních služeb obecného zájmu[57], aby poskytla další pokyny týkající se používání pravidel pro služby obecného hospodářského zájmu.

5.7. Případ „malých ostrovů“

Postupy pro uzavírání zakázek na veřejné služby v odvětví námořní dopravy mohou být příliš složité, pokud jde o organizaci dopravních služeb pro malé ostrovy, o něž většinou projevují zájem pouze místní provozovatelé.

Aby bylo možné sladit tento specifický rys s potřebou dodržovat zásady transparentnosti a nediskriminace, jichž lze podle Komise dosáhnout pouze na základě otevřeného, spravedlivého a nediskriminačního výběrového řízení, Komise je toho názoru, že aniž by byla dotčena pravidla Unie pro zadávání zakázek a pravidla státní podpory lze vhodného

---

51 Sdělení Komise o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu, Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 4.

52 Rozsudek Soudního dvora ve věci Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00.

53 Nařízení Komise (EU) č. 360/2012 ze dne 25. dubna 2012 o použití článků 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie na podporu *de minimis* udílenou podnikům poskytujícím služby obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. L 114, 26.4.2012, s. 8).

54 Rozhodnutí Komise o použití čl. 106 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby udělené určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. L 7, 11.1.2012, s. 3).

55 Sdělení Komise – Rámec Evropské unie pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby (Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 15).

56 To jest, pokud vyrovnávací platba za závazek veřejné služby nesplňuje kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark, nespadá pod nařízení o podpoře *de minimis* na poskytování služeb obecného hospodářského zájmu a nevztahuje se na ni bloková výjimka podle daného rozhodnutí.

57 SWD(2013) 53 final/2, dostupné na adrese http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_cs.pdf

provozovatele pověřeného dopravní obsluhou malých ostrovů vybrat na základě jednoduché výzvy k vyjádření zájmu, aniž by bylo nutné vyhlásit formální nabídkové řízení, za předpokladu, že byl dodržen požadavek zveřejnění služby v celé Unii, což lze velmi snadno zařídit. Komise zastává stanovisko, že je možné přijmout delší dobu trvání smlouvy, tj. na 12 let.

Nařízení (EHS) č. 3577/92 neuvádí definici malých ostrovů. Pro účely tohoto sdělení ze zkušeností, a zejména ze studie vypracované na žádost Komise[58], je zřejmé, že *„malými ostrovy“* by bylo možné rozumět ostrovy, kde celkový počet cestujících přepravených za rok po moři na ostrov a z ostrova je okolo 300 000 osob či méně. Maximální počet 300 000 cestujících znamená počet cestujících v jednom směru, tedy cestující, který cestuje na ostrov a zpět se započítává dvakrát. Co se týče nejvzdálenějších regionů, tato prahová hodnota se vztahuje pouze na dopravu uvnitř regionu (a nikoli mezi nejvzdálenějším ostrovem a pevninou).

Zjednodušená pravidla lze v zásadě uplatnit na dopravu osob i zboží na *„malé ostrovy“* a z těchto ostrovů poskytovanou na základě zakázek na veřejné služby. Doprava zboží, která může být běžně organizovaná za podmínek hospodářské soutěže, by měla být vyňata, pokud hrozí nebezpečí neoprávněného narušení trhu.

Pokud stejný provozovatel zajišťuje dopravní obsluhu několika malých ostrovů, měl by být při určování, zda bylo dosaženo prahové hodnoty, vzat v úvahu celkový počet cestujících přepravovaných uvedeným provozovatelem v rámci závazku veřejné služby.

6. OCHRANNÁ OPATŘENÍ

Článek 5 nařízení stanoví, že členské státy mohou požádat Komisi, aby *„v případě vážného narušení vnitřního dopravního trhu v důsledku liberalizace kabotáže“* přijala ochranná opatření. V ustanovení čl. 2 odst. 5 se uvádí, že taková opatření mohou být uplatněna nejvýše po dobu jednoho roku, jestliže se na trhu vyskytnou problémy, které *„mohou vést k vážnému a trvajícímu převýšení nabídky nad poptávkou, plynou z námořní kabotáže nebo se jí mohou zhoršit a vážně ohrožují finanční stabilitu a existenci významného počtu majitelů lodí ze Společenství, pokud krátkodobé a střednědobé předpovědi pro daný trh nenaznačují žádná podstatná a trvalá zlepšení“*.

Toto ustanovení bylo uplatněno pouze jednou, a to ve Španělsku, když nařízení poprvé vstoupilo v platnost[59].

Je třeba zdůraznit, že jednotlivé případy úpadků majitelů lodí na určené trase nedostačují jako důkaz oprávněnosti použití tohoto ustanovení.

Zprávy o kabotáži zveřejněné od doby, kdy toto nařízení vstoupilo v platnost, dokládají, že liberalizace kabotáže, nezpůsobila žádné jiné závažné narušení trhu vnitrostátní dopravy. Je nepravděpodobné, že by k takovému selhání mohlo dojít nyní, když byla většina služeb liberalizována.

---

58 *Study on Small Islands and Estuaries* (Studie o malých ostrovech a ústích řek), 2002, ICF Consulting.

59 Rozhodnutí Komise 93/396/EHS ze dne 13. července 1993 o žádosti, v níž Španělsko žádá Komisi o přijetí rozhodnutí o prodloužení ochranných opatření podle článku 5 nařízení (EHS) č. 3577/92 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž) (Úř. věst. L 173, 16.7.1993, s. 33)

7. PŘECHODNÁ OPATŘENÍ

Článek 6 nařízení stanoví řadu dočasných odchylek od provádění tohoto nařízení. Odchylky stanovené tímto článkem skončily v roce 2004. Po přistoupení Chorvatska, které se stalo členským státem EU dne 1. července 2013, byl článek 6 nařízení pozměněn, aby bylo možné zajistit některé dočasné odchylky pro Chorvatsko[60].

V souladu s novým ustanovením čl. 6 odst. 4 mohou být zakázky na veřejné služby uzavřené přede dnem přistoupení Chorvatska nadále uplatňovány až do 31. prosince 2016.

Podle čl. 6 odst. 5 jsou do 31. prosince 2014 výletní plavby provozované mezi chorvatskými přístavy loděmi menšími než 650 gt vyhrazeny lodím registrovaným v Chorvatsku, plujícím pod chorvatskou vlajkou a provozovaným společnostmi lodní dopravy, jež byly zřízeny podle chorvatského práva a jejichž hlavní sídlo ekonomické činnosti se nachází v Chorvatsku, kde je rovněž vykonávána faktická kontrola.

A konečně čl. 6 odst. 6 stanoví doplňující ochranná opatření, s platností do 31. prosince 2014, pokud jde výletní plavby mezi přístavy členského státu jiného než je Chorvatsko provozované chorvatskými plavidly menšími než 650 gt. Komise může na základě žádosti některého z členských států do 30 dnů rozhodnout, že tato chorvatská plavidla nesmějí provozovat výletní plavby mezi přístavy určitých oblastí členského státu jiného než je Chorvatsko, jestliže se prokáže, že poskytování těchto služeb vážně narušuje nebo by mohlo vážně narušit vnitřní dopravní trh v dotčených oblastech.

Nepřijme-li Komise do 30 pracovních dnů od obdržení žádosti žádné rozhodnutí, může příslušný členský stát uplatňovat ochranná opatření, dokud Komise nerozhodne. V případě nouze může daný členský stát jednostranně přijmout prozatímní opatření nejdéle na tři měsíce a uvědomí o tom Komisi. Komise může daná opatření zrušit nebo je potvrdit do doby, než přijme konečné rozhodnutí.

8. UPLATŇOVÁNÍ NAŘÍZENÍ (ES) Č. 1370/2007 NA NÁMOŘNÍ KABOTÁŽ

Dne 23. října 2007 bylo přijato nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70[61]. Podle čl. 1 odst. 2 se toto nařízení vztahuje na vnitrostátní a mezinárodní provozování veřejných služeb v přepravě cestujících po železnici či jiným druhem drážní dopravy a po silnici. Tentýž článek stanoví: *„Členské státy mohou toto nařízení použít pro veřejné služby v přepravě cestujících po vnitrozemských vodních cestách, a aniž by bylo dotčeno nařízení Rady (EHS) č. 3577/92, teritoriálních mořských vodách.“*

Vzhledem k tomu, že nařízení (ES) č. 1370/2007 nestanoví definici „*teritoriálních mořských vod*“ a tento pojem není definován ani v žádném jiném aktu Unie nebo mezinárodním aktu, byly Komisi položeny otázky týkající se použitelnosti tohoto nařízení na služby námořní kabotáže.

Především, Komise připomíná, že nařízení (ES) č. 1370/2007 nelze na veřejnou přepravu cestujících po teritoriálních mořských vodách použít automaticky, ale používá se pouze v těch případech, kdy tak členský stát výslovně stanoví.

Za druhé, většina zakázek na veřejné služby a závazků veřejné služby v námořní kabotáži se vztahuje na přepravu osob i nákladu provozovanou formou smíšené trajektové dopravy

---

60 Akt o podmínkách přistoupení Chorvatské republiky a o úpravách Smlouvy o Evropské unii, Smlouvy o fungování Evropské unie a Smlouvy o založení Evropského společenství pro atomovou energii – článek 18 a příloha V, oddíl 7 bod 1 (Úř. věst. L 112, 24.4.2012, s. 21).

61 Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1.

cestujících a zboží, zatímco nařízení (ES) č. 1370/2007 lze uplatnit pouze na veřejnou přepravu cestujících, a nikoliv nákladu. Členské státy tedy nesmí nařízení (ES) č. 1370/2007 používat na smíšené zakázky na veřejné služby zahrnující i nákladní dopravu.

Členské státy mohou uplatňovat nařízení (ES) č. 1370/2007 na veřejnou osobní dopravu po teritoriálních mořských vodách, není-li dotčeno použití nařízení (EHS) č. 3577/92. Pokud si tedy ustanovení těchto dvou nařízení odporují, je třeba se řídit nařízením (EHS) č. 3577/92, a nikoliv sporným ustanovením nařízení (ES) č. 1370/2007. Nařízení (ES) č. 1370/2007 může nařízení (EHS) č. 3577/92 doplňovat, pokud si vzájemně neodporují.

Některá ustanovení nařízení (ES) č. 1370/2007, o nichž se lze domnívat, že ovlivňují použití nařízení (EHS) č. 3577/92, zejména ustanovení týkající se přímého zadávání zakázek, výsadního práva nebo doby trvání smlouvy, jsou stručně vysvětlena níže[62]. Toto posouzení souběžného uplatňování dvou nařízení se zabývá pouze nejčastěji se opakujícími otázkami, které Komise obdržela od vstupu nařízení (ES) č. 1370/2007 v platnost, a netýká se všech jeho ustanovení v plném rozsahu.

Nařízení (ES) č. 1370/2007 vyžaduje, aby zakázky na veřejné služby byly zadávány ve spravedlivém, otevřeném, transparentním a nediskriminačním nabídkovém řízení[63]. Nařízení (ES) č. 1370/2007 však umožňuje určité výjimky z této obecné zásady, například v čl. 5 odst. 4, který stanoví, že příslušné orgány mohou uzavřít smlouvu o veřejných službách malé hodnoty nebo s malým nebo středním provozovatelem přímo bez nabídkového řízení. Komise má za to, že takové přímé zadání je v zásadě v rozporu se zásadou nediskriminace mezi majiteli lodí uvedenou v čl. 4 odst. 1 druhé větě nařízení (EHS) č. 3577/92. Komise je proto přesvědčena, že při používání nařízení (ES) č. 1370/2007 členské státy nesmějí zadávat zakázky na veřejné služby, pokud jde o přepravu osob po teritoriálních mořských vodách, přímo, ale v rámci řízení, které zajišťuje dodržování zásad nediskriminace, transparentnosti a nestrannosti (viz oddíl 5.4 a 5.7 o zjednodušených pravidlech v případě „malých ostrovů“).

Podle čl. 3 odst. 1 a čl. 3 odst. 2 písm. f) nařízení (ES) č. 1370/2007 mohou členské státy za plnění závazků veřejné služby udělit provozovateli výlučné právo. V 8. bodu odůvodnění se uvádí, že trhům přepravy cestujících, které jsou deregulovány a na kterých neexistují výlučná práva, by mělo být umožněno zachovat si svou povahu a způsob fungování, pokud jsou tato povaha a způsob slučitelné s požadavky Smlouvy. Výsadní právo je v námořní kabotáži udíleno výjimečně, neboť členské státy mohou za účelem uspokojení potřeb veřejné dopravy v zásadě přijmout méně omezující opatření (viz bod 5.5.1 tohoto sdělení). Komise je proto toho názoru, že členské státy nesmějí zavádět výsadní právo na základě čl. 3 odst. 1 nařízení (ES) č. 1370/2007 do veřejné přepravy cestujících na trasách vedoucích po teritoriálních mořských vodách, na něž nebylo uděleno výsadní právo podle nařízení (EHS) č. 3577/92.

Podle čl. 4 odst. 3 první věty nařízení (ES) č. 1370/2007 je maximální doba trvání smlouvy o veřejných službách *„deset let v případě autokarové a autobusové dopravy a 15 let v případě služeb v přepravě cestujících po železnici nebo jinými druhy drážní dopravy“*. Nařízení nestanoví žádné možnosti použití tohoto článku na závazky veřejné služby v přepravě cestujících po teritoriálních mořských vodách. Místo toho stanoví ve druhé větě téhož článku, že doba trvání smluv o veřejných službách vztahujících se na několik druhů dopravy je omezena na 15 let, pokud doprava po železnici nebo jiné druhy drážní dopravy představují více než 50 % hodnoty příslušných služeb. Komise má za to, že pokud se členský stát rozhodne použít nařízení (ES) č. 1370/2007 na veřejnou přepravu cestujících po teritoriálních mořských vodách, měl by omezit dobu trvání zakázek na veřejné služby vztahujících se

[62] Viz též sdělení Komise o výkladových pokynech pro nařízení (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici (Úř. věst. C 92, 29.3.2014, s. 1).

[63] Ustanovení čl. 5 odst. 3 nařízení 1370/2007.

na několik druhů dopravy – a to i po teritoriálních mořských vodách – na nejvýše 15 let za předpokladu, že jsou splněny podmínky stanovené v čl. 4 odst. 3 druhé větě.

Zdá se, že používání nařízení (ES) č. 1370/2007 na služby přepravy cestujících po teritoriálních mořských vodách může být v některých případech užitečné, jestliže jsou tyto služby integrovány do širší městské, příměstské nebo regionální sítě veřejné přepravy cestujících (například v rámci integrovaných místních dopravních služeb v ústích řek nebo v lagunách).

Vždy, když se členský stát rozhodne toto nařízení použít na veřejnou přepravu cestujících po teritoriálních mořských vodách, je třeba zjistit, zda použití nařízení (EHS) č. 3577/92 není dotčeno některými ustanoveními jeho vnitrostátních právních předpisů. Komise rovněž upozorňuje, že v souladu s povinností vyplývající z článku 9 nařízení (EHS) č. 3577/92 by členské státy před přijetím jakýchkoli opatření uplatňujících nařízení (ES) č. 1370/2007 na veřejnou přepravu cestujících po teritoriálních mořských vodách měly konzultovat Komisi[64].

[64] Ohledně povinnosti konzultace viz rozsudek Soudního dvora ve věci Komise v. Španělské království, C-323/03, Sb. rozh. 2006, s. I-2161, body 69 a 70.