EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2014 04 22
COM(2014) 232 final

# KOMISIJOS KOMUNIKATAS

## dėl Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3577/92, taikančio laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas), aiškinimo

**KOMISIJOS KOMUNIKATAS**

**dėl Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3577/92, taikančio laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas), aiškinimo**

# Santrauka


Komisija, remdamasi per dvidešimt metų įgyta Reglamento (EEB) Nr. 3577/92 praktinio taikymo patirtimi, siekdama skaidrumo ir teisinio tikrumo, nusprendė atnaujinti ir pataisyti reglamento nuostatų aiškinimą. Šiuo komunikatu iš dalies keičiami ir pakeičiami ankstesni Komisijos 2003[1] ir 2006[2] metų aiškinamieji komunikatai.

Šis komunikatas pateikiamas tik informavimo tikslais, kad padėtų paaiškinti reglamentą. Jame nurodoma, kaip Komisija ketina taikyti reglamentą. Juo nesiekiama nei patikslinti reglamento, nei kėsintis į Teisingumo Teismo jurisdikciją aiškinimo srityje.

Šiame komunikate iš pradžių apibrėžiama laisvė teikti paslaugas jūrų kabotažo sektoriuje. Jame įvardijama, kas turi tokią laisvę, ir primenama, kurioms paslaugoms reglamentas yra taikomas.

Po to nurodoma, kokiu mastu taikomos reglamente nustatytos laisvės teikti paslaugas išimtys. Tokios išimtys yra trys. Pirma, valstybės narės turi teisę nustatyti įgulos sukomplektavimo taisykles mažesniuose kaip 650 BT (bendrosios talpos) [Reglamente (EEB) Nr. 3577/92 – bruto tonažas] laivuose, vykdančiuose salų kabotažą tarp dviejų uostų savo teritorijoje. Antra, valstybės narės gali nustatyti visuomenės aptarnavimo įpareigojimus ir sudaryti visuomenės aptarnavimo sutartis, kad užtikrintų tinkamas reguliarias transporto paslaugas į salas, iš ir tarp jų. Galiausiai, valstybės narės gali prašyti Komisijos patvirtinti apsaugos priemones, kad būtų pašalinti dideli vidaus rinkos sutrikimai.

Be to, komunikate apžvelgiamos pereinamosios šio reglamento taikymo Kroatijai priemonės jai įstojus į Europos Sąjungą.

Galiausiai komunikate pateikiamos Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinančio Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70[3] taikymo jūrų kabotažo paslaugoms gairės.


---

1 2003 m. gruodžio 22 d. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui, aiškinantis Tarybos reglamentą Nr. 3577/92, taikantį laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas), COM(2003) 595.

2 2006 m. gegužės 11 d. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui, atnaujinantis ir pataisantis komunikatą, aiškinantį Tarybos reglamentą Nr. 3577/92, taikantį laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas), COM(2006) 196.

3 OL L 315, 2007 12 3, p. 1.

## 1. ĮVADAS

Tarybos reglamentui (EEB) Nr. 3577/92, taikančiam laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas)[4] (toliau – reglamentas), kuris buvo priimtas sukūrus vidaus rinką, dabar yra daugiau kaip dvidešimt metų. Nuo jo įsigaliojimo 1993 m. sausio 1 d. jūrų kabotažas yra palaipsniui liberalizuojamas.

Nuo 1993 metų Komisija pateikė kelias ataskaitas apie ekonominę ir teisinę šio liberalizavimo pažangą[5]. Be to, 2003 ir 2006 metų aiškinamuosiuose komunikatuose ji sprendė reglamento iškeltas aiškinimo problemas.

Penktojoje reglamento įgyvendinimo ataskaitoje[6] pabrėžiama, kad būtina išsamiau paaiškinti tam tikrus Komisijos pateiktų šio reglamento gairių taikymo aspektus.

Šiuo komunikatu atnaujinamos ir iš dalies pakeičiamos ankstesnės gairės, siekiant jas suderinti su naujausia ES teise ir Teisingumo Teismo praktika ir kad jose būtų labiau atsižvelgta į pasikeitusius Komisijos tam tikrų reglamento nuostatų aiškinimus. Tai pirmiausia susiję su tuo, kaip Komisija aiškina reglamento nuostatas dėl įgulos sukomplektavimo (šio komunikato 4 papunktis), ir dėl visuomenės aptarnavimo sutarčių galiojimo trukmės (šio komunikato 5.5.2 papunktis ir 5.7 papunktis).

Šiuo komunikatu tik informuojama, kaip Komisija aiškina reglamentą. Juo nesiekiama patikslinti reglamento ar kėsintis į Teisingumo Teismo jurisdikciją aiškinimo srityje. Komunikatu nedaromas poveikis valstybės pagalbos taisyklių taikymui.

## 2. JŪRŲ KABOTAŽO RINKOS ATVĖRIMAS

### 2.1. Laisvė teikti jūrų kabotažo paslaugas

Reglamento (EEB) Nr. 3577/92 1 straipsniu liberalizuotas jūrų kabotažas tose šalyse, kuriose tas ekonomikos sektorius buvo skirtas nacionaliniams subjektams. Laisvė vykdyti veiklą tarp dviejų uostų toje pačioje valstybėje narėje užtikrinama visiems Europos Sąjungos laivų savininkams[7].

Valstybės narės negali nustatyti jokių šios laisvės apribojimų, išskyrus tinkamai pagrįstais atvejais. Dėl šios priežasties valstybės narės negali įtvirtinti jokios išankstinio leidimo išdavimo tvarkos, išskyrus tuos atvejus, kai 1) tokia tvarka yra pateisinama privalomaisiais bendrojo intereso pagrindais (pvz., laivų saugumo ir tvarkos užtikrinimas uosto vandenyse), 2) yra būtina ir proporcinga siekiamam tikslui ir 3) yra pagrįsta objektyviais, nediskriminaciniais ir suinteresuotiesiems laivų savininkams iš anksto žinomais kriterijais[8].

---

4 OL L 364, 1992 12 12, p. 7.

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

6 COM(2014) 231.

7 Dėl subjektų, kuriems suteikiama laisvė teikti paslaugas, žr. 2.2 papunktį.

8 2011 m. kovo 17 d. Sprendimo *Naftiliaki Etaireia Thasou*, sujungtos bylos C-128/10 ir C-129/10, Rink. p. I-1887, 43 ir paskesni punktai.

Bet kokią tvarką, turinčią įtakos reglamento naudos gavėjų galimybei naudotis laisve teikti jūrų kabotažo paslaugas, valstybės narės gali nustatyti tik įrodžiusios, jog vykdomos visos pirmiau išvardytos sąlygos[9].

Tačiau, Komisijos nuomone, valstybės narės, pageidaujančios stebėti kabotažo rinką, gali prašyti laivų savininkų iš anksto pateikti informacijos apie ketinamas teikti paslaugas. Ši informacija gali padėti valstybėms narėms geriau įvertinti tikruosius transporto poreikius.

Galiausiai Komisija nemano, kad valstybės narės gali reikalauti kompanijų turėti atstovą jų teritorijoje.

## 2.2. Subjektai, kuriems suteikiama laisvė teikti paslaugas

Reglamento 1 straipsnyje nustatyta, kam suteikiama laisvė teikti jūrų kabotažo paslaugas. Tokią laisvę turi *Bendrijos laivų savininkai* 1), kurių laivai įregistruoti valstybėje narėje ir plaukioja su jos vėliava 2), jei šie laivai atitinka kabotažo vykdymo toje valstybėje narėje sąlygas 3).

Į pirmiau nurodytas reglamentu nustatytas sąlygas atkreiptinas didesnis dėmesys. Kyla klausimas ir dėl rinkos atvėrimo laivams, kurie neatitinka pirmiau išvardytų sąlygų.

### *2.2.1. „Bendrijos laivo savininko“ sąvoka*

Reglamento 2 straipsnio 2 dalyje išskiriami trys *Bendrijos laivų savininkų* tipai.

> *„a) valstybės narės nacionaliniai subjektai, įsisteigę valstybėje narėje pagal šios valstybės narės teisės aktus ir vykdantys laivybos veiklą;*
>
> *b) laivybos kompanijos, kurios įsisteigusios pagal valstybės narės teisės aktus ir kurių pagrindinė veiklos vieta ir vykdoma faktinė kontrolė yra valstybėje narėje; arba*
>
> *c) už Bendrijos ribų įsisteigę valstybės narės nacionaliniai subjektai arba už Bendrijos ribų įsisteigusios ir valstybės narės nacionalinių subjektų kontroliuojamos laivybos kompanijos, jei jų laivai įregistruoti valstybėje narėje ir plaukioja su jos vėliava pagal jos teisės aktus.“*

Daugiausiai abejonių kilo dėl *„kontrolės“* sąvokos, kuri reglamente nurodoma apibrėžiant dvi iš trijų *Bendrijos laivo savininko* kategorijų.

Reglamente teigiama, kad *Bendrijos laivų savininkai* yra *„laivybos kompanijos, kurios įsisteigusios pagal valstybės narės teisės aktus ir kurių pagrindinė veiklos vieta ir vykdoma faktinė kontrolė yra valstybėje narėje“* (2 straipsnio 2 dalies b punktas). Komisijos nuomone, *faktinė kontrolė valstybėje narėje* šiame kontekste reiškia, kad pagrindiniai sprendimai yra priimami ir kasdienis valdymas yra atliekamas iš tam tikros vietos Europos Sąjungos teritorijoje ir kad valdybos posėdžiai vyksta Europos Sąjungos teritorijoje.

Prie *Bendrijos laivų savininkų* priskiriami ir *„už Bendrijos ribų įsisteigę valstybės narės nacionaliniai subjektai arba už Bendrijos ribų įsisteigusios ir valstybės narės nacionalinių subjektų kontroliuojamos laivybos kompanijos, jei jų laivai įregistruoti valstybėje narėje ir plaukioja su jos vėliava pagal jos teisės aktus“* (2 straipsnio 2 dalies c punktas). Komisijos nuomone, minėtame straipsnyje nurodyta sąvoka *„valstybės narės nacionalinių subjektų kontroliuojamos“* reiškia, kad Europos Sąjungos nacionaliniai subjektai turi galimybę daryti lemiamą įtaką laivybos kompanijai, pavyzdžiui, jei didžioji kompanijos kapitalo dalis arba

[9] Žr. t. p. šio komunikato 4–6 skirsnius.

balsavimo teisių dauguma priklauso Europos Sąjungos nacionaliniams subjektams arba jei Europos Sąjungos nacionaliniai subjektai gali skirti daugiau nei pusę tos laivybos kompanijos administravimo, valdymo arba priežiūros organo narių[10].

*2.2.2. Registracijos valstybėje narėje ir teisės vykdyti nacionalinį kabotažą sąlygos*

Reglamente nėra išvardyti valstybių narių registrai, kurie atitinka registracijos ir teisės vykdyti nacionalinį kabotažą sąlygas. Tokį sąrašą bet kokiu atveju ilgainiui reikėtų keisti.

Registracijos valstybėje narėje sąlyga reiškia tai, kad atitinkamas registras yra teritorijoje, kurioje taikoma Sutartis ir iš jos kylantys įstatymai. Todėl laivai, įrašyti į Olandijos Antilų, Meno Salos, Bermudų ar Kaimanų Salų registrus, nėra subjektai, kurie pagal reglamentą naudojasi laisve teikti paslaugas[11].

Gibraltare registruotiems laivams, atvirkščiai, reglamentas galioja, nes Sutartis taikoma tai teritorijai[12]. Gibraltare registruoti laivai turi teisę vykdyti jūrų kabotažą tomis pačiomis sąlygomis, kaip bet kuris valstybėje narėje registruotas laivas.

Reglamentas taip pat nustato, kad vienos valstybės narės laivas gali vykdyti kabotažą kitoje valstybėje narėje, jeigu jis atitinka visas kabotažo vykdymo valstybėje narėje, kurioje yra registruotas, sąlygas. Šis reikalavimas taikomas ir laivams, registruotiems žemyninėje valstybėje narėje ir plaukiojantiems su jos vėliava.

Atitinkamai laivai, kurie neturi teisės vykdyti nacionalinio kabotažo, neturi teisės patekti ir į kitų valstybių narių rinkas. Laivams, kurie turi sąlyginę galimybę patekti į nacionalinę rinką, taip pat gali būti nustatytos panašios sąlygos, jei jie pageidauja vykdyti veiklą kitoje valstybėje narėje. Pavyzdžiui, jei registracijai valstybės narės antrame X registre taikoma sąlyga, kad laivas ne trumpiau kaip pusmetį vykdytų veiklą tarptautiniais maršrutais, į tą X registrą įrašytas laivas negalės reikalauti platesnės teisės vykdyti kabotažą kitose valstybėse narėse (jis neturės teisės ten teikti reguliarias paslaugas ištisus metus).

## 2.3. Rinkos atvėrimas laivams, kurie pagal reglamentą nesinaudoja laisve teikti paslaugų

Kelios valstybės narės savo rinkas yra atvėrusios labiau, nei reikalauja reglamentas, taikydamos principą *erga omnes* ar išimtis arba išduodamos atskirus leidimus. Tam tikros valstybės narės, įgyvendinančios vadinamąją *atvirojo kranto* politiką, ir trečiojoje šalyje registruotiems bei su jos vėliava plaukiojantiems laivams leidžia vykdyti jūrų kabotažą tarp jų teritorijose esančių uostų. Be to, kai kurios valstybės narės numato atskirus leidimus vykdyti jūrų kabotažą laivams, kurie pagal reglamentą nesinaudoja laisve teikti paslaugų, arba bendrus atleidimus nuo reikalavimų, kurie reglamente yra nustatyti trečiojoje šalyje registruotiems ir

[10] Daugiau rekomendacijų žr. t. p. Komisijos suvestinį pranešimą dėl jurisdikcijos pagal Tarybos reglamentą (EB) Nr. 139/2004 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės (2008/C 95/01), OL C 95, 2008 4 16, p.1.

[11] Apskritai, šios teritorijos priklauso užjūrio šalims ir teritorijoms, kurioms, remiantis Sutarties 355 straipsniu, taikomi specialūs susitarimai dėl asociacijos su valstybėmis narėmis.

[12] Sutarties 355 straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad *„Sutarčių nuostatos taikomos Europos teritorijoms, už kurių išorės santykius atsako kuri nors valstybė narė“*.

su jos vėliava plaukiojantiems laivams, jei nėra kitų laivų, registruotų Europos Sąjungos valstybėje narėje[13]. Tokia praktika nepažeidžia Europos Sąjungos teisės.

## 3. REGLAMENTO (EEB) NR. 3577/92 TAIKYMO SRITIS

Reglamento (EEB) Nr. 3577/92 2 straipsnio 1 dalyje nurodyta, kad reglamentas taikomas jūrų transporto paslaugoms (keleivių arba prekių vežimui jūra) bet kurioje valstybėje narėje. Toliau pateikiamas orientacinis į reglamento taikymo sritį patenkančių kabotažo paslaugų rūšių sąrašas.

Teismo teigimu, nepaisant to, kad reglamento 2 straipsnio 1 dalyje pateiktas sąrašas nėra baigtinis, į jo taikymo sritį patenka paslaugos, kurios, pirma, paprastai teikiamos už atlygį, ir, antra, kurių tikslas, kaip rodo tame straipsnyje pateiktų jūrų kabotažo pavyzdžių esminiai požymiai, yra keleivių arba prekių vežimas jūra tarp dviejų vietų vienos valstybės narės teritorijoje[14].

Nuo to laiko, kai įsigaliojo reglamentas, dėl 2 straipsnio 1 dalies keliami keturi pagrindiniai klausimai. Ką reiškia *vežimas jūra* ir *tarp uostų*? Ar į reglamento taikymo sritį patenka pramoginiai laivai? Ar į reglamento taikymo sritį patenka tarptautinių kruizų paslaugų kabotažo etapas? Ar krovinių surinkimo paslaugos turėtų būti laikomos kabotažu ar tarptautinėmis paslaugomis? Šie klausimai atskirai aptariami toliau.

### 3.1. Sąvokos „vežimas jūra tarp uostų“ apibrėžimas

Reglamentas neapibrėžia sąvokos *„vežimas jūra“*. Teismo teigimu, aiškinant šią formuluotę, reikia atsižvelgti į tos nuostatos tikslą, t.y. įgyvendinti jūrų kabotažo paslaugų teikimo laisvę, remiantis joje nustatytomis sąlygomis bei išimtimis[15].

Atitinkamai sąvokos *„vidaus vandenys“* skyrimą nuo sąvokos *„teritorinė jūra“* pagal tarptautinę teisę (1982 m. gruodžio 10 d. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija, *Montego Bėjaus Konvencija*) Teismas įvertino kaip nereikšmingą, pagal reglamentą apibrėžiant sąvoką *„jūra“*[16]. Todėl sąvoka *„vežimas jūra“* turėtų aprėpti ir transporto paslaugas, teikiamas jūrų vandenyse, esančiuose į sausumos pusę nuo teritorinės jūros bazinės linijos (*vidaus vandenyse*), kurią valstybės gali nubrėžti pagal minėtąją konvenciją.

Todėl Komisija, remdamasi Generalinio advokato nuomone[17], mano, kad, siekiant taikyti reglamentą, *vežimu jūra* turi būti laikomos ne tik atvira jūra, bet ir tokiose jūrų zonose kaip įlankos, estuarijos[18], fiordai ir užutekiai (įlankos) teikiamos kabotažo transporto paslaugos.

---

13 Nacionalinių kabotažo režimų apžvalga pateikta Komisijos tarnybų darbinio dokumento, pridėto prie penktosios reglamento įgyvendinimo ataskaitos, minimos 6 išnašoje, 3 lentelėje.

14 2007 m. sausio 11 d. Sprendimo *Europos Bendrijų Komisija prieš Graikijos Respubliką*, C-251/04, Rink. p. I-67, 28–29 punktai.

15 2006 m. kovo 9 d. Sprendimo *Europos Bendrijų Komisija prieš Ispanijos Karalystę*, C-323/03, Rink. p. I-2161, 24 punktas.

16 Ten pat, 25 punktas.

17 Generalinio advokato A. Tizzano nuomonė, pateikta 2005 m. lapkričio 10 d. pirmiau nurodytoje Byloje C-323/03.

18 Jūros užtvindytas upės slėnis.

Remiantis Teismo praktika, *„uosto“* sąvoka apima netgi nedidelę infrastruktūrą, kurios paskirtis – leisti pakrauti ir iškrauti prekes arba įlaipinti ir išlaipinti keleivius, vežamus jūra[19]. Todėl bet kokia, net ir nenuolatinė, infrastruktūra, kurios paskirtis – leisti vežimo jūra tikslais pakrauti ir iškrauti prekes arba įlaipinti ir išlaipinti keleivius, atitinka šį apibrėžimą.

Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad keleivių vežimui laivu jūra Reglamentas (EEB) Nr. 3577/92 taikytinas net jei paslauga vykdoma toje pačioje *uostų sistemoje*, kaip apibrėžta atitinkamos valstybės narės teisės aktuose (pvz., estuarijos kirtimas jūra)[20]. Panašiai, reglamentas apima atlygintiną keleivių vežimą laivu jūra turizmo tikslais, kai jis prasideda ir baigiasi tame pačiame uoste ir vežami tie patys keleiviai, nes tokia paslauga teikiama už atlygį ir yra skirta keleiviams vežti jūra tos pačios valstybės narės teritorijoje.

### 3.2. Pramoginiai laivai

Reglamentas (EEB) Nr. 3577/92 apima tik *paprastai už užmokestį teikiamas* laivybos paslaugas. Todėl dauguma pramoginių laivų veiklos rūšių į jo taikymo sritį nepatenka.

### 3.3. Kruizų paslaugos

Kruizų paslaugos į Reglamento (EEB) Nr. 3577/92 taikymo sritį patenka, kai yra teikiamos toje pačioje valstybėje narėje (žr. reglamento 3 straipsnio 1 dalį ir 6 straipsnio 1 dalį)[21]. Kyla klausimas, ar į reglamento taikymo sritį patenka ir tarptautinių kruizų paslaugų kabotažo etapas.

Komisijos nuomone, reglamentas taikomas tik kai keleiviai yra įlaipinami ir išlaipinami toje valstybėje narėje, kurioje vykdomas kabotažo etapas.

Kruizų paslauga, prasidedanti X valstybėje narėje arba trečiojoje šalyje ir pasibaigianti trečiojoje šalyje arba X valstybėje narėje, kai užsukama į uostus Y valstybėje narėje, į Reglamento (EEB) Nr. 3577/92 taikymo sritį nepatenka, jei keleiviai neįlaipinami ir neišlaipinami Y valstybės narės uostuose. Tokiu atveju taikomas 1986 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 4055/86 dėl laisvės teikti paslaugas principo taikymo jūrų transporto paslaugoms tarp valstybių narių bei valstybių narių ir trečiųjų šalių[22].

### 3.4. Krovinių surinkimo paslaugos

Krovinių surinkimo paslaugos (dar žinomos kaip tarptautinių krovinių perdavimas) – tai paslaugos, kai vežėjas iškrauna prekes iš laivo, kuris plaukė iš išvykimo vietos, kad perkeltų tas pačias prekes į kitą laivą, kuris tęsia kelionę į paskirties uostą. Ši paslauga paprastai vykdoma pagal ištisinį konsonamentą. Keliamas klausimas, ar tokios paslaugos turėtų būti laikomos tarptautinėmis paslaugomis, patenkančiomis į Reglamento (EEB) Nr. 4055/86 (kuris nenustato jokio vėliavos reikalavimo) taikymo sritį, ar kabotažo paslaugomis, patenkančiomis į Reglamento (EEB) Nr. 3577/92 (kuriame nustatytas vėliavos reikalavimas) taikymo sritį.

Tais atvejais, kai krovinių surinkimą sudaro krovinio pradinis ar tolesnis pervežimas tarp dviejų tos pačios X valstybės narės uostų, a) jei krovinio paskirties vieta yra Y valstybėje

---

[19] 2006 m. kovo 9 d. Sprendimo *Europos Bendrijų Komisija prieš Ispanijos Karalystę*, C-323/03, Rink. p. I-2161, 33 punktas.

[20] Ten pat, 34 punktas.

[21] Sprendimas *Alpina River Cruises*, C-17/13, dar nepaskelbtas.

[22] OL L 378, 1986 12 31, p. 1.

narėje arba trečiojoje šalyje, arba b) jis vežamas iš Y valstybės narės arba trečiosios šalies, X valstybė narė šias krovinių surinkimo paslaugas galėtų leisti teikti tik su Europos Sąjungos vėliava plaukiojantiems laivams. Iš tikrųjų, visose valstybėse narėse, kur kabotažo paslaugas vadovaujantis Reglamentu (EEB) Nr. 3577/22 leidžiama teikti tik su Europos Sąjungos vėliava plaukiojantiems laivams, krovinių surinkimo paslaugos laikomos kabotažo paslaugomis (išskyrus Prancūziją[23] ir Portugaliją), o likusiose valstybėse narėse krovinių surinkimas yra laisvas.

Vis dėlto pažymėtina, kad bendrovei leidžiant po tarptautinio reiso arba prieš jį teikti su tarptautiniu krovinių vežimu susijusias krovinių surinkimo paslaugas, galima labai sumažinti transporto sąnaudas ir padidinti teikiamų paslaugų efektyvumą. Dėl šios priežasties dėl tam tikrų krovinių surinkimo aspektų vis dažniau deramasi per diskusijas dėl prekybos sutarčių. Todėl, Komisijos nuomone, šis klausimas toliau nagrinėtinas bendradarbiaujant su valstybėmis narėmis.

## 4. ĮGULOS SUKOMPLEKTAVIMO TAISYKLĖS

Už įgulos sukomplektavimo klausimus pagal susiklosčiusią tradiciją atsako laivo vėliavos valstybės. Įvairių registrų taisyklės gerokai skiriasi. Pavyzdžiui, kai kurios valstybės narės nustato griežtas sąlygas dėl pilietybės, pagal kurias reikalaujama, kad visi įgulos nariai būtų Europos Sąjungos piliečiai. Kitos Sąjungos piliečius skiria tik laivo kapitono ir vyresniojo padėjėjo pareigoms. Šie nevienodi reikalavimai dėl pilietybės lemia didelius su registrais susijusių išlaidų skirtumus.

Kad būtų išvengta konkurencijos iškraipymo jautriausiuose maršrutuose, reglamento 3 straipsnis nustato, kad *priimančiosios* valstybės narės gali nustatyti savo įgulos sukomplektavimo taisykles laivuose, vykdančiuose salų kabotažą. Priimančiosios valstybės narės taip pat gali nustatyti įgulos sukomplektavimo taisykles, taikomas mažiems (mažesniems kaip 650 BT) laivams. Šiomis reglamento nuostatomis nusprendė praktiškai pasinaudoti šešios valstybės narės.

Vis dėlto, kad nebūtų iškraipyta laisvės teikti paslaugas principo esmė, reglamentas nustato, jog laivo vėliavos valstybės taisyklės ir toliau bus taikomos didesniems kaip 650 BT laivams, vykdantiems salų kabotažą, jei atitinkama kelionė vykdoma po kelionės ar prieš ją į kitą valstybę narę arba iš jos (*nuoseklusis kabotažas*).

Dėl šių nuostatų kyla dviejų tipų klausimai, susiję su priimančiosios valstybės kompetencijos ribomis.

Pirmieji yra susiję su įgulos sukomplektavimo taisyklių, už kurias atsako priimančioji valstybė, turiniu, o kiti – su riba, skiriančia priimančiosios valstybės kompetencijos ir laivo vėliavos valstybės kompetencijos sritis, vykdant nuoseklųjį kabotažą.

Keliamas klausimas ir dėl to, ar salų kabotažą vykdantiems kruiziniams laineriams turi būti taikomos priimančiosios valstybės, ar laivo vėliavos valstybės taisyklės. Teismas patvirtino Komisijos aiškinimą, kad už didesnių kaip 650 BT kruizinių lainerių įgulos sukomplektavimo taisykles atsako laivo vėliavos valstybė, neatsižvelgiant į tai, ar kruizinis laineris atlieka salų, ar kontinentinį kabotažą[24]. Priimančiajai valstybei neleidžiama taikyti savo teisės aktų dėl

[23] 2007 m. vasario 9 d. administracinis pranešimas dėl Prancūzijos muitų kodekso 257 straipsnio aiškinimo.

[24] 2004 m. spalio 21 d. *Sprendimas Komisija prieš Graikijos Respubliką*, C-288/02, Rink. p. I-10071.

didesnių kaip 650 BT kruizinių lainerių įgulos sukomplektavimo. Savo teisės aktus ji gali taikyti tik mažesniems kaip 650 BT kruiziniams laineriams.

### 4.1. Įgulos sukomplektavimo taisyklių, kurias gali nustatyti priimančioji valstybė, turinys

Reglamente nenurodoma, už kuriuos *klausimus, susijusius su įgulos sukomplektavimu*, atsako priimančioji valstybė. Kai kurie asmenys tvirtina, kad priimančiosios valstybės kompetencija yra neribota (reglamente minimos *„visos“* įgulos sukomplektavimo taisyklės). Komisija laikosi labiau apribojančio požiūrio. Jos nuomone, priimančiosios valstybės kompetenciją reikia riboti, kad būtų apsaugotas laisvės teikti paslaugas principas, kurio atžvilgiu ta kompetencija yra išimtis.

Komisija mano, kad priimančiosios valstybės taip pat yra kompetentingos nurodyti, kokią santykinę dalį laivuose, vykdančiuose salų kabotažą (ir mažesniuose kaip 650 BT laivuose), privalo sudaryti Europos Sąjungos piliečiai. Todėl valstybė narė gali reikalauti, kad visos tokių laivų įgulos būtų sudarytos tik iš Europos Sąjungos piliečių. Be to, valstybės narės gali reikalauti, kad laive esantys jūrininkai būtų apdrausti socialiniu draudimu Europos Sąjungoje. Darbo sąlygų srityje jos gali nustatyti šalyje galiojančias minimalaus darbo užmokesčio taisykles. Kalbant apie taisykles dėl saugos ir mokymo (įskaitant kalbas, kuriomis kalbama laive), Komisija mano, kad užtenka, jei valstybės narės reikalauja laikytis galiojančių Europos Sąjungos arba tarptautinių taisyklių (JRAB ir SOLAS konvencijų) ir neproporcingai neriboja laisvės teikti paslaugas.

Remiantis reglamento 9 straipsniu, bet kuri valstybė narė, norėdama pasinaudoti galimybe taikyti savo taisykles su įgulos sukomplektavimu susijusiais klausimais, turėtų pasitarti su Komisija. Numatomų priemonių apimtis ir turinys bus nagrinėjami kiekvienu atveju atskirai, atsižvelgiant į minėtuosius būtinumo ir proporcingumo principus.

### 4.2. Nuoseklusis kabotažas

Reglamento 3 straipsnio 3 dalis nustato, kad *„nuo 1999 m. sausio 1 d. visais klausimais, susijusiais su įgulos sukomplektavimu krovininiuose laivuose, didesniuose kaip 650 bruto tonažo ir vykdančiuose salų kabotažą, atsakomybę prisiima valstybė, kurioje laivas įregistruotas (laivo vėliavos valstybė), jei atitinkama kelionė vyksta po kelionės į arba iš kitos valstybės arba prieš ją“*.

Teismas nutarė, kad kelionė, kuri vyksta po kelionės kabotažu arba prieš ją, iš principo yra bet kuri kelionė iš kitos valstybės ar į ją, neatsižvelgiant į tai, ar laive yra krovinys, ar ne[25].

Priešingai nei Komisija pažymėjo 2003 m. aiškinamajame komunikate, Teismas mano, kad laivo vėliavos valstybės taisyklės galioja ne tik tada, kai prekės yra faktiškai vežamos tarptautiniu kelionės etapu, kuris eina po kelionės kabotažo etapo arba prieš jį, bet ir tada, kai ta kelionė atliekama su balastu (kai laive nėra krovinio). Todėl Komisija negali sutikti, kad valstybės narės toliau taikytų priimančiosios valstybės taisykles, jei tarptautinė kelionė, į kurią vykstama po salų kabotažo arba prieš jį, vykdoma su balastu.

Tačiau tai neturėtų reikšti, kad laivų savininkams leidžiama vykdyti fiktyvią tarptautinę kelionę, kai laive nėra krovinio, siekiant išvengti 3 straipsnio 2 dalies nuostatų taikymo ir pasinaudoti to paties straipsnio 3 dalimi, taip apeinant reglamentą[26].

---

[25] 2006 m. balandžio 6 d. Sprendimo *Agip Petroli SpA prieš Capitaneria di porto di Siracusa ir kitus*, C-456/04, Rink. p. I-3395, 15–25 punktai.

Nacionaliniai teismai pagal nacionalinės teisės įrodymų vertinimo taisykles turi įvertinti, ar yra šių piktnaudžiavimo įrodymų.

Įgulos sukomplektavimo taisyklės, taikomos tais atvejais, kai atitinkamas laivas vykdo visuomenės aptarnavimo įsipareigojimus, aprašomos 5.3.2.2 papunktyje.

### 4.3. Įgulos sukomplektavimo taisyklių peržiūra

Pagal reglamentą galutinę įgulos sukomplektavimo tvarką Taryba turėjo patvirtinti iki 1999 m. sausio 1 d., remdamasi Komisijos pasiūlymu ir išsamiai išnagrinėjusi ekonominius ir socialinius salų kabotažo liberalizavimo padarinius.

Komisija 1997 m. birželio 17 d. šiuo klausimu pateikė Tarybai ataskaitą, o 1998 m. balandžio 29 d. – reglamento pasiūlymą[27]. Pasiūlymu buvo siekiama apibendrinti laivo vėliavos valstybės atsakomybę už įgulos sukomplektavimo klausimus. Priimančioji valstybė būtų buvusi ir toliau atsakinga už mažesnius kaip 650 BT laivus ir už reikalaujamos Europos Sąjungos piliečių santykinės dalies nustatymą laivų, vykdančių reguliarias keleivių pervežimo ir keltų paslaugas (įskaitant mišriąsias ir reguliarias kruizų paslaugas), įgulose. Tokiuose laivuose esantiems trečiųjų šalių jūrininkams būtų taikomos tokios pačios darbo sąlygos, kaip ir valstybių narių gyventojams.

Komisijos pasiūlymo valstybės narės nepatvirtino. Todėl Komisija pasiūlė jį atšaukti 2001 m. gruodžio 11 d. Šiuo metu Komisija nesirengia teikti naujo pasiūlymo. Vadinasi, reglamento 3 straipsnyje nustatytos taisyklės artimiausiu metu nebus keičiamos.

Vis dėlto rengiant penktąją reglamento įgyvendinimo ataskaitą Komisijai tapo aišku, kad dėl to, jog laivų savininkai neturi galimybės laisvai susipažinti su priimančiosios valstybės teisės aktais dėl įgulos sukomplektavimo reikalavimų, dažnai apsunkinama tolesnė salų kabotažo plėtra. Komisija, siekdama išspręsti šią problemą, ragina valstybes nares, taikančias reglamento 3 straipsnio 2 dalies nuostatas, nurodyti ryšių centrą, į kurį laivų savininkai galėtų kreiptis informacijos apie galiojančias priimančiosios valstybės taisykles, susijusias su įgulos sukomplektavimu.

## 5. VISUOMENĖS APTARNAVIMAS

Keleivių ir prekių vežimas jūra nepaprastai svarbus Europos salų gyventojams. Todėl ir buvo parengtos specialios taisyklės, kurios padėtų apsaugoti kai kurias iš šių nepakankamai rinkos aptarnaujamų laivybos linijų.

Reglamentas valstybėms narėms numato sistemą, padedančią darniai organizuoti intervenciją rinkoje nustatant galimybių patekti į rinką apribojimus, susijusius su visuomenės aptarnavimo įsipareigojimais teikiant laivybos paslaugas. Be to, valstybės finansavimas siekiant padengti visuomenės aptarnavimo išlaidas privalo atitikti ES valstybės pagalbos taisykles. Šio skirsnio tikslas – jei reikia, dar išsamiau patikslinti reglamente ir valstybės pagalbos taisyklėse nustatytas sąlygas, kad būtų užtikrinta bendrąsias Sutarties normas atitinkanti viešojo sektoriaus intervencija.

---

[26] Ten pat, 23 punktas.

[27] COM(1998) 251 galutinis.

## 5.1. Visuomenės aptarnavimo jungčių geografinė aprėptis

Pagal reglamento 4 straipsnio 1 dalies formuluotę visuomenės aptarnavimo jungtys turi būti naudojamos maršrutams į salas, iš ir tarp jų.

Reglamente nėra sąvokos *„sala“* apibrėžimo. Komisija mano, kad 4 straipsnis turėtų būti taikomas tik toms saloms, kurias galima pasiekti tik jūra arba oru ir kurios neturi nuolatinių sausumos jungčių su Europos žemynu. Todėl pusiasalis, kuris visą laiką yra sujungtas su žemynu keliu arba geležinkeliu (pavyzdžiui, Peloponeso pusiasalis), negali būti laikomas *sala*[28].

Remiantis generalinio advokato A. Tizzano nuomone, galimybė taikyti 4 straipsnio 1 dalį gali būti taikoma ir paslaugoms, teikiamoms tarp vietų, kurių padėtis panaši į salų (pvz., esančių ant ilgų fiordų ar estuarijų (įlankų) krantų, su kuriais nėra tiesioginio susisiekimo sausumos keliais), jei būtina jūrų tinkamoms transporto paslaugoms užtikrinti[29].

Komisijos vardu atliktas tyrimas[30] rodo, kad ilgos estuarijos ar fiordai, kurių apvažiavimas gali pareikalauti įveikti apie 100 km atstumą sausumos keliu[31], šio skirsnio taikymo tikslais gali būti laikomi salomis, nes dėl to gali kilti panašių aglomeracijų izoliavimo viena nuo kitos problemų.

## 5.2. Salų kabotažo maršrutai, kuriuose gali būti nustatyti visuomenės aptarnavimo įpareigojimai

Spręsti, kuriuose maršrutuose reikia nustatyti visuomenės aptarnavimo įpareigojimus, turi ne laivų savininkai, o valstybės narės (tam tikrais atvejais – ir regioninės bei vietos institucijos). Visuomenės aptarnavimo įpareigojimai pirmiausiai gali būti numatyti reguliarioms salų kabotažo paslaugoms, jei rinkoje tokių tinkamų paslaugų nepakanka.

Remiantis reglamento nustatytomis sąlygomis, reguliarių jūrų transporto paslaugų į tam tikrą salą (arba susijusių su estuarija) *reguliarumui užtikrinti* valstybės narės gali nustatyti visuomenės aptarnavimo įpareigojimus tais atvejais, kai Europos Sąjungos laivų savininkai neteiktų paslaugų tokiu mastu arba tokiomis pačiomis sąlygomis, jei galvotų apie savo komercinius interesus[32]. Kitais atvejais veikla turi likti laisva.

Valstybės narės, nustatydamos visuomenės aptarnavimo įpareigojimus dėl reglamento 4 straipsnio 1 dalyje apibūdintų paslaugų, privalo savo intervenciją apriboti 4 straipsnio 2 dalyje minimais esminiais reikalavimais ir vykdyti reglamento 4 straipsnio 1 dalyje nustatytą nediskriminavimo reikalavimą visų Europos Sąjungos laivų savininkų, suinteresuotų aptarnauti atitinkamą maršrutą, atžvilgiu. Šio reikalavimo turi būti griežtai paisoma

---

[28] 2004 m. spalio 21 d. Sprendimo *Europos Bendrijų Komisija prieš Graikijos Respubliką*, C-288/02, Rink. p. I-10071, 42 punktas.

[29] Generalinio advokato A. Tizzano nuomonė, pateikta 2005 m. lapkričio 10 d. pirmiau nurodytoje Byloje C-323/03, 39–45 punktai.

[30] Mažų salų ir estuarijų tyrimas (angl. *Study on Small Islands and Estuaries*) (2002 m.), *ICF Consulting*.

[31] Atstumo aplink ir skersai estuariją santykis turi būti apie 10 arba didesnis.

[32] Žr. reglamento 9 konstatuojamąją dalį ir 2 straipsnio 4 dalį. Žr. t. p. 2001 m. vasario 20 d. Sprendimo *Analir prieš Administración General del Estado*, C-205/99, Rink. p. I-1271, 31 ir paskesnius punktus.

sprendžiant dėl vykdytinų įpareigojimų turinio ir įgyvendinant administracinę procedūrą, per kurią išrenkamas atitinkamos paslaugos teikėjas arba nustatomas kompensacijos dydis.

## 5.3. Galimi nustatyti įpareigojimai

### *5.3.1. Skirtumas tarp visuomenės aptarnavimo įsipareigojimų ir visuomenės aptarnavimo sutarčių*

Reglamente (EEB) Nr. 3577/92 nurodomas skirtumas tarp *visuomenės aptarnavimo įsipareigojimų* (žr. reglamento 2 straipsnio 4 dalį ir 4 straipsnio 2 dalį) ir *visuomenės aptarnavimo sutarčių* (žr. 2 straipsnio 3 dalį).

Visuomenės aptarnavimo sutartys – tai priemonė, kuria paprastai įtvirtinami visuomenės aptarnavimo įsipareigojimai, kai visiems atitinkamą maršrutą ketinantiems aptarnauti laivų savininkams taikomo horizontaliojo metodo gali nepakakti, kad būtų tenkinami esminiai transporto poreikiai, o ypač – kad būtų vykdomos bendrosios sąlygos dėl atitinkamos paslaugos kokybės.

Reglamento 4 straipsnio 2 dalyje išsamiai išvardijami reikalavimai, kurie gali būti numatyti nustatant visuomenės aptarnavimo įpareigojimus. Reglamento 2 straipsnio 3 dalyje nurodoma tik visuomenės aptarnavimo sutarčių taikymo sritis, o valstybės narės gali nustatyti daugiau reikalavimų. Praktikoje visuomenės aptarnavimo sutartys dažnai numato kokybės reikalavimų, tačiau šie negali būti nustatyti kaip visuomenės aptarnavimo įpareigojimų dalis. Dėl visuomenės aptarnavimo įpareigojimų pažymėtina, kad reikalavimas, susijęs su laivų savininkų *gebėjimu teikti paslaugą* gali apimti įpareigojimą, susijusį su jų mokumu, taip pat reikalavimą, kad jie neturėtų mokestinių ir socialinio draudimo įsiskolinimų[33]. Komisijos nuomone, prie šios kategorijos gali būti priskirtas ir įpareigojimas naudoti greitaeigį keltą.

Kai nustatomi visuomenės aptarnavimo įpareigojimai, paslaugos reguliarumo ir periodiškumo reikalavimus kolektyviai – ne individualiai – gali vykdyti visi tą patį maršrutą aptarnaujantys laivų savininkai[34].

Valstybės narės gali nustatyti visuomenės aptarnavimo įpareigojimus ir sudaryti visuomenės aptarnavimo sutartis tik nustačiusios, kad kiekvienu atitinkamu maršrutu teikiamų reguliarių transporto paslaugų nepakaktų (t.y. jos nebūtų teikiamos tokiu mastu arba tokiomis sąlygomis, kuriuos atitinkamai apibrėžė valstybės institucijos), jeigu jų teikimą būtų palikta reguliuoti vien rinkos jėgoms. Be to, visuomenės aptarnavimo įpareigojimas arba sutartis turi būti būtini ir proporcingi siekiant užtikrinti pakankamą reguliarių transporto paslaugų į salas ir iš jų teikimą[35]. Kitaip tariant, valstybės narės negali su visuomenės aptarnavimo įpareigojimais ir visuomenės aptarnavimo sutartimis susieti veiklos, kurią patenkinamai ir su valstybės apibrėžtu viešuoju interesu suderinamomis sąlygomis, pvz., susijusiomis su kaina,

---

[33] Pirmiau cituota Byla C-205/99, 45–51 punktai.

[34] Jei paslaugas į salą ir iš jos reikia užtikrinti keturis kartus per savaitę, ir šioje veikloje pageidauja dalyvauti du laivų savininkai, kiekvienas jų turi įsipareigoti vykdyti reisus tik po du kartus per savaitę arba atitinkamai – po vieną kartą ir po tris kartus per savaitę.

[35] 2011 m. kovo 17 d. Sprendimo *Naftiliaki Etaireia Thasou,* sujungtos bylos C-128/10 ir C-129/10, Rink. p. I-1887, 54 punktas.

tęstinumu ir galimybe naudotis paslauga, jau vykdo įprastomis rinkos sąlygomis veikiančios įmonės[36].

Komisija primena, kad nors valstybės narės turi didelę diskreciją apibrėždamos visuomenės aptarnavimo poreikį ir tokio poreikio mastą, jų sprendimams šiuo atžvilgiu taikoma Komisijos atliekama akivaizdžių vertinimo klaidų kontrolė[37].

*5.3.2. Nediskriminavimo principas.*

Remiantis reglamente nustatytu nediskriminavimo principu, valstybės narės neturi nustatyti reikalavimų, kurie būtų specialiai skirti tam tikrai laivybos kompanijai ir kurie trukdytų kitiems Europos Sąjungos laivų savininkams patekti į rinką, arba taikyti tokį poveikį turinčius įpareigojimus.

Komisija visų pirma atkreipia valstybių narių dėmesį į problemas, kylančias dėl toliau nurodytų dviejų rūšių nuostatų.

5.3.2.1. Laivų perėmimas

Pirma, keliamas klausimas, ar valstybė narė, skelbdama konkursą dėl visuomenės aptarnavimo sutarties sudarymo, galėtų reikalauti konkurso laimėtojo perimti laivus ir įgulas iš ankstesniojo veiklos vykdytojo. Komisijos nuomone, daugeliu atvejų toks įpareigojimas pažeistų Reglamentą (EEB) Nr. 3577/92, nes būtų diskriminacinis. Europos Sąjungos laivų savininkai negalėtų dalyvauti konkurse su nuosavais laivais ir būtų suteiktas pranašumas esamam veiklos vykdytojui, jei jis pretenduotų tęsti vykdomą veiklą.

Vis dėlto Komisija gali sutikti, kad jeigu paslaugoms į salą ir iš jos teikti yra reikalingas specialios konstrukcijos laivas, kurio neįmanoma lengvai rasti arba parduoti rinkoje ar naudoti kitais tikslais, reikalavimas perimti tą laivą laisvę teikti paslaugas ribos mažiau nei teisės teikti paslaugą suteikimas vieninteliam laivo savininkui, su kuriuo sudaryta sutartis galiotų pakankamai ilgai, kol specialiai pastatytas laivas visiškai nusidėvės. Tokiais atvejais laivą – labai aiškiomis konkurso dokumentuose išsamiai išdėstytomis sąlygomis – paskesni veiklos vykdytojai galėtų nuomotis iš šiuo tikslu įsteigtos laivybos kompanijos. Be to, būtų galima naujam paslaugų teikėjui nustatyti įpareigojimą perimti laivą iš paslaugas prieš jį teikusio veiklos vykdytojo.

Jei valstybių narių institucijos pačios turi nuosavų laivų ar kitaip jais disponuoja, šiais laivais gali būti leista naudotis visiems potencialiems paslaugų teikėjams tomis pačiomis nediskriminacinėmis sąlygomis.

5.3.2.2. Įgulos sukomplektavimo sąlygos

Antra, keliama klausimų ir dėl įgulos sukomplektavimo sąlygų, kurios gali būti nustatytos pagal visuomenės aptarnavimo įsipareigojimus ir sutartis.

Komisijos nuomone, taisyklėse, kurios gali būti nustatytos pagal visuomenės aptarnavimo įsipareigojimus arba sutartis (reglamento 4 straipsnis), galėtų būti numatyti tik esminiai

[36] Komisijos komunikatas dėl Europos Sąjungos valstybės pagalbos taisyklių taikymo kompensacijai už visuotinės ekonominės svarbos paslaugų teikimą (OL C 8, 2012 1 11, p. 4), 48 punktas.

[37] 2005 m. birželio 15 d. Sprendimo *Fred Olsen*, T-17/02, Rink. p. II-2031, 216 punktas ir 2013 m. gegužės 2 d. Komisijos sprendimas 2013/435/ES dėl valstybės pagalbos SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN), kurią Prancūzija suteikė bendrovėms „Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée“, OL L 220, 2013 8 17, p. 20–45.

visuomenės aptarnavimo reikmėms patenkinti skirti reikalavimai, neviršijantys to, kas būtina tam pasiekti. Tai turės būti išnagrinėta kiekvienu atveju atskirai.

Komisija pažymi, kad valstybės narės gali nuspręsti pagal visuomenės aptarnavimo įsipareigojimus ir sutartis nustatyti tokias pačias taisykles, kurias priimančiosios valstybės narės yra nustačiusios bet kuriam laivui dalyvaujančiam teikiant salų kabotažo paslaugas (reglamento 3 straipsnio 2 dalis). Šios taisyklės nurodytos šio komunikato 4 skirsnyje.

### 5.4. Visuomenės aptarnavimo įpareigojimų nustatymo ir visuomenės aptarnavimo sutarčių sudarymo tvarka

Valstybės narės savo žinioje turi kelias administracines priemones, skirtas *visuomenės aptarnavimo įpareigojimams*, taikomiems visiems atitinkamo maršruto veiklos vykdytojams, nustatyti, pavyzdžiui, deklaravimo tvarką, licencijų arba leidimų išdavimo sistemą. Valstybės narės visuomenės aptarnavimo įpareigojimus gali nustatyti ir sudarydamos visuomenės aptarnavimo sutartis su vienu veiklos vykdytoju arba tam tikru skaičiumi veiklos vykdytojų.

Byloje C-205/99 Teisingumo Teismas konstatavo, kad tokia ribojamoji tvarka, kaip antai leidimų išdavimo tvarka, yra priimtina, jei ji yra būtina (kai *gali būti įrodytas faktiškas visuomenės aptarnavimo poreikis, kylantis dėl laisvos konkurencijos sąlygomis teikiamų reguliarių transporto paslaugų nepakankamumo*), proporcinga siekiamam tikslui ir paremta objektyviais, nediskriminaciniais kriterijais, kurie yra iš anksto žinomi suinteresuotosioms įmonėms. Bendrovėms taip pat turi būti suteikta teisė apskųsti bet kurį jų nenaudai priimtą sprendimą[38].

#### *5.4.1. Galiojančios viešųjų pirkimų taisyklės*

Kai valstybės narės kompetentinga institucija sudaro visuomenės aptarnavimo sutartį, ji privalo paisyti galiojančių pirkimų taisyklių. 2014 m. vasario 26 d. Taryba ir Europos Parlamentas priėmė naują Direktyvą dėl paslaugų koncesijos sutarčių sudarymo (toliau – Koncesijų direktyva)[39]. Tą pačią dieną Taryba ir Europos Parlamentas taip pat priėmė direktyvas 2014/24/ES ir 2014/25/ES (toliau – viešųjų pirkimų direktyvos)[40].

Remiantis Komisijos patirtimi, dauguma viešųjų pirkimų sutarčių, skiriamų taikant reglamento 4 straipsnį, yra *paslaugų koncesijos*, kaip apibrėžta viešųjų pirkimų teisės aktuose. Tokia sutartimi kompetentinga institucija visų pirma patiki laivo savininkui tam tikrą laiką teikti jūrų kabotažo paslaugą. Laivo savininkas privalo teikti sutartyje nustatytą transporto paslaugą, paprastai už institucijos mokamą finansinį atlygį[41]. Laivo savininkui iš principo tenka veiklos rizika (kitais atvejais tokia sutartis priskiriama prie visuomenės aptarnavimo sutarčių pagal viešųjų pirkimų direktyvas), kuri apima riziką, susijusią su jo teikiamų

---

[38] Pirmiau cituota Byla C-205/99. Žr. t. p. 2011 m. kovo 17 d. Sprendimo *Naftiliaki Etaireia Thasou*, sujungtos bylos C-128/10 ir C-129/10, Rink. p. I-1887, 52 ir paskesnius punktus.

[39] 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/23/ES dėl koncesijos sutarčių suteikimo, OL L 94, 2014 3 28, p. 1.

[40] 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/24/ES dėl viešųjų pirkimų, kuria panaikinama Direktyva 2004/18/EB, OL L 94, 2014 3 28, p. 65; 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/25/ES dėl subjektų, vykdančių veiklą vandens, energetikos, transporto ir pašto paslaugų sektoriuose, vykdomų pirkimų, kuria panaikinama Direktyva 2004/17/EB, OL L, 2014 3 28, p. 243.

[41] Žr. t. p. pirmiau cituojamą Bylą C-205/99, 63 ir 65 punktus.

transporto paslaugų paklausa, kadangi kompetentingos institucijos visuomenės aptarnavimo sutartyje paprastai negarantuoja, kad laivo savininkas atgaus visas investicijas arba išlaidas, susijusias su sutartinių įsipareigojimų vykdymu.

Kompetentinga institucija, skirdama visuomenės aptarnavimo sutartis, patenkančias į Koncesijų direktyvos taikymo sritį, visiems laivų savininkams privalo sudaryti vienodas ir nediskriminacines sąlygas, turi veikti skaidriai ir proporcingai, kad užtikrintų teisingą konkurenciją[42]. Be to, direktyva be kitų įpareigojimų nustato prievolę skelbti pranešimą apie koncesiją ir atitinkamą pranešimą apie sutarties sudarymą *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*[43]. Ji nustato ir kelis įpareigojimus dėl atrankos ir sutarčių sudarymo kriterijų bei numato procedūrinių garantijų, kuriomis siekiama užtikrinti skaidrumą ir vienodas sąlygas, ypač per kompetentingos institucijos ir konkurso dalyvių derybas.

Dėl visuomenės aptarnavimo sutarčių, patenkančių į viešųjų pirkimų direktyvų taikymo sritį, pabrėžtina, kad naujosiomis direktyvomis panaikinamas skirtumas tarp prioritetinių ir neprioritetinių paslaugų. Viešųjų pirkimų direktyvose 2004/17/EB ir 2004/18/EB vandens transporto paslaugos buvo apibrėžtos kaip neprioritetinės ir joms buvo taikomas tik nedidelis skaičius reikalavimų (dėl techninių specifikacijų ir pranešimo dėl sutarties sudarymo). Pagal naująsias viešųjų pirkimų direktyvas visuomenės aptarnavimo sutartims, patenkančioms į šių direktyvų taikymo sritį, iš principo galioja visi tose direktyvose nustatyti reikalavimai.

Jei sutarčių vertė nesiekia nustatytų ribų, kurias pasiekus būtina taikyti koncesijų direktyvą arba viešųjų pirkimų direktyvas, vis tiek turi būti numatyta atrankos ir sutarčių sudarymo tvarka, kad būtų vykdomi Sutarties reikalavimai dėl nediskriminavimo ir vienodų sąlygų, iš kurių išplaukia skaidrumo pareiga. Teisingumo Teismo teigimu, pastarosios esmė – užtikrinti tinkamą viešumą, kuris būtų naudingas kiekvienam potencialiam konkurso dalyviui, kad būtų sudarytos sąlygos paslaugų rinką atverti konkurencijai bei vykdyti sutarčių sudarymo procedūros nešališkumo kontrolę[44].

### *5.4.2. Sutarties sudarymo procedūros pasirinkimas*

Pagal Reglamento 3577/92 4 straipsnį reikalaujama, kad valstybės narės, sudarydamos visuomenės aptarnavimo sutartis, nediskriminuotų laivų savininkų.

Komisijos nuomone, apskritai, skiriant visuomenės aptarnavimo sutartis kyla pavojus diskriminuoti veiklos vykdytojus, nes sutartis dėl tam tikro maršruto paprastai sudaroma tik su vienu veiklos vykdytoju. Todėl, jos nuomone, paskelbti atvirą konkursą yra lengviausias būdas užtikrinti nediskriminavimą. Sutarties sudarymo tvarka, kai deramasi su potencialiais konkurso dalyviais, gali atitikti nediskriminavimo principą, jeigu derybos tarp perkančiosios institucijos ir konkurso pasiūlymą pateikusios bendrovės yra nešališkos, sąžiningos ir skaidrios[45]. Komisijos nuomone, tiesioginis sutarties sudarymas neatitinka reglamento 4

---

[42] 3 ir 30 straipsniai.

[43] 31–33 straipsniai.

[44] Žr. Komisijos aiškinamąjį komunikatą dėl koncesijų pagal Bendrijos teisę (OL C 121, 2000 4 29, p. 2), Komisijos aiškinamąjį komunikatą dėl Bendrijos teisės, taikomos sudarant sutartis, kurioms netaikomos arba tik iš dalies taikomos viešųjų pirkimų direktyvos (OL C 179, 2006 8 1, p. 2), 2000 m. gruodžio 7 d. Sprendimo *Teleaustria ir Telefonadress prieš Telekom Austria*, C-324/98, Rink. p. I-10745, 60 punktą.

[45] Žr. t. p. Komisijos komunikato dėl Europos Sąjungos valstybės pagalbos taisyklių taikymo kompensacijai už visuotinės ekonominės svarbos paslaugos teikimą (OL C 8, 2012 1 11, p. 4) 66 punktą.

straipsnyje įtvirtinto nediskriminavimo ir skaidrumo principo. Lygiai taip pat, bet kuri konkurso procedūra, kuria dėl jos pobūdžio nederamai ribojamas potencialių konkurso dalyvių skaičių, neatitinka nediskriminavimo ir skaidrumo principų.

Be to, norint užtikrinti atitiktį šiems principams, laikotarpis nuo konkurso procedūros pradžios iki tos dienos, kai turi būti pradėtos teikti transporto paslaugos, turi būti tinkamos ir pagrįstos trukmės. Komisijos nuomone, pernelyg trumpi laikotarpiai, kurie nepakankamai atitinka kabotažo paslaugos, dėl kurios teikimo turi būti sudaryta sutartis, poreikius (pvz., susijusius su rinkos dydžiu, kokybės ar periodiškumo reikalavimais), gali būti palankūs esamam laivo savininkui, pažeidžiant vienodų sąlygų principą.

Komisija taip pat pažymi, kad sutarties sudarymo procedūros pasirinkimas turi įtakos pagal valstybės pagalbos taisykles vertinant bet kokią už visuomenės aptarnavimo sutarties vykdymą skiriamą finansinę kompensaciją. Pirmiausia, kad tokia kompensacija nebūtų priskirta valstybės pagalbai, ji turi atitikti keturias sąlygas, kurias Teismas nustatė *Altmark* sprendime[46]. Remiantis ketvirtuoju *Altmark* kriterijumi, kompensacija turi būti teikiama pasibaigus viešųjų pirkimų procedūrai, kuri sudaro sąlygas atrinkti konkurso dalyvį, galintį paslaugas teikti mažiausia bendruomenei kaina, arba nustatyta pavyzdžiu imant vidutinę tinkamai valdomą ir reikiamų išteklių turinčią įmonę. Komisijos nuomone, paprasčiausias būdas valdžios institucijoms vykdyti ketvirtąjį *Altmark* kriterijų – rengti atvirą, skaidrią ir nediskriminacinę viešųjų pirkimų procedūrą[47]. Todėl jei vykdomos likusios *Atlmark* sprendime nustatytos sąlygos, tokia procedūra taip pat apskritai pašalins valstybės pagalbos buvimo galimybę[48].

Pagal reglamentą valstybių narių nereikalaujama pranešti apie kiekvieną sudaromą visuomenės aptarnavimo sutartį. Jei sutartyje numatyta visuomenės aptarnavimo paslaugos teikimo išlaidų kompensacija, apie ją gali būti reikalaujama iš anksto pranešti Komisijai vadovaujantis valstybės pagalbos taisyklėmis (šis klausimas išsamiau aptariamas šio komunikato 5.6 papunktyje). Reglamento 9 straipsnyje nustatytas įpareigojimas dėl pranešimo yra susijęs tik su platesnės taikymo srities aktais, pavyzdžiui, bendrąja kabotažo paslaugų sistema.

### 5.5. Patekimas į rinką ir konkurencija viešai aptarnaujamuose maršrutuose

Valstybės narės, nustatydamos visuomenės aptarnavimo įpareigojimus, daro poveikį patekimo į rinką sąlygoms tam tikruose maršrutuose, o jei tai nėra daroma nediskriminaciniu būdu, gali būti iškreipta konkurencija. Tokia intervencija gali būti laikoma ir pagrįsta, ir teisėta, atsižvelgiant į siekiamą tikslą (užtikrinti reguliarių transporto paslaugų į salas, iš jų ir tarp jų tinkamumą). Bet koks įsikišimas, susijęs su visuomenės aptarnavimo įpareigojimu, turi likti proporcingas siekiamam tikslui. Jei jis viršytų tai, kas būtina, būtų be reikalo ribojama laisvė, kuri yra būtina tinkamam vidaus rinkos veikimui užtikrinti. Komisija pageidauja aptarti tris su šiuo klausimu susijusias temas.

---

[46] 2003 m. liepos 24 d. Sprendimas *Altmark Trans GmbH ir Regierungspräsidium Magdeburg prieš Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (*„Altmark“*), C-280/00, Rink. p. I-7747.

[47] Komisijos komunikato dėl Europos Sąjungos valstybės pagalbos taisyklių taikymo kompensacijai už visuotinės ekonominės svarbos paslaugos teikimą (OL C 8, 2012 1 11, p. 4) 63–64 punktai.

[48] Ten pat, 65–68 punktai.

### *5.5.1. Išimtinės teisės*

Valstybės narės, laivo savininkui suteikdamos išimtines teises viešai aptarnaujamame maršrute, paprastai gali užtikrinti mažiausią finansinę naštą bendruomenei, tačiau tai riboja tradicinę veiklos laisvę jūrų transporto sektoriuje.

Tarp šių dviejų principų turėtų būti nustatyta derama pusiausvyra.

Tinkamai pagrįstais atvejais išimtinės teisės gali būti vertinamos kaip vienintelė tinkama priemonė esminiams transporto poreikiams patenkinti, kai jos suteikiamos ribotam laikotarpiui remiantis atvira, sąžininga ir nediskriminacine Europos Sąjungos masto sutarčių sudarymo procedūra.

Vis dėlto Komisija pabrėžia, kad daugeliu atvejų gali būti imamasi mažiau ribojančių nei išimtinės teisės priemonių, siekiant išvengti *rinkos nugriebimo* ir sumažinti reikalingos finansinės kompensacijos dydį. Veiklos vykdytojas, kuris pagal sutartį privalo vykdyti visuomenės aptarnavimo įsipareigojimus ištisus metus, galėtų nukentėti nuo kito veiklos vykdytojo, kuris, neturėdamas jokių visuomenės aptarnavimo įsipareigojimų, galėtų patekti į rinką tik pelningesniais metų mėnesiais ir labai sumažinti pirmojo veiklos vykdytojo pajamas, elgesio.

Komisija mano, kad nedideli visuomenės aptarnavimo įpareigojimai gali būti nustatyti visiems to paties maršruto veiklos vykdytojams lygiagrečiai su visuomenės aptarnavimo sutartimi, sudaryta su vienu veiklos vykdytoju[49]. Pavyzdžiui, galėtų būti nustatyta sąlyga, kad bet kuris laivo savininkas, pradedantis vykdyti veiklą maršrutu, kurio atžvilgiu galioja visuomenės aptarnavimo sutartis, pagal kurią ištisus metus teikiamos paslaugos, taip pat turės vykdyti veiklą ištisus metus.

### *5.5.2. Visuomenės aptarnavimo sutarčių galiojimo trukmė*

Reglamentas nenustato ilgiausios visuomenės aptarnavimo sutarčių galiojimo trukmės, tačiau iš jo 1 ir 4 straipsnių matyti, kad visuomenės aptarnavimo sutartys privalo turėti ribotą galiojimo terminą, kad būtų sudarytos sąlygos nuolat ir atvirai žvalgyti rinką.

Jei visuomenės aptarnavimo sutartis yra koncesijos sutartis ir jei sutartis galioja ilgiau nei penkerius metus, remiantis Direktyvos 2014/23/ES dėl koncesijos sutarčių suteikimo 18 straipsniu, didžiausia koncesijos trukmė *„neturi viršyti laikotarpio, kurio, tikėtina, koncesininkui galėtų pagrįstai prireikti, kad būtų atgautos investicijos, skirtos darbams vykdyti ar paslaugoms teikti, ir būtų gauta investuoto kapitalo grąža atsižvelgiant į investicijas, būtinas konkretiems sutartiniams tikslams pasiekti“*.

Kad bet kokio įsikišimo į rinką atveju būtų laikomasi proporcingumo principo, valstybės narės turėtų rinktis mažiausiai iškraipančias rinką, taip pat ir trukmės atžvilgiu, priemones, kad būtų tenkinami esminiai jūrų transporto poreikiai. Visiems Europos Sąjungos laivų savininkams turėtų būti nuolat suteikiama galimybė kreiptis dėl tam tikros paslaugos teikimo (šiuo klausimu žr. t. p. 5.6 papunktį).

2003 m. aiškinamajame komunikate Komisija nurodė, kad ilgiau nei šešerius metus galiojanti visuomenės aptarnavimo sutartis paprastai neatitinka proporcingumo reikalavimo.

Vis dėlto nuo 2003 metų Komisijos įgyta patirtis liudija, kad kai kuriais atvejais dėl šio šešerių metų apribojimo laivų savininkai nelinkę dalyvauti konkursuose, kadangi, jų

[49] Dėl valstybės narės galimybių nustatyti visuomenės aptarnavimo įpareigojimus lygiagrečiai su visuomenės aptarnavimo sutartimi žr. t. p. Bylą C-205/99, 60–71 punktus.

nuomone, šis terminas yra per trumpas, kad atsipirktų paslaugai teikti skirtos investicijos. Be to, valstybės institucijos tvirtina, kad trumpai galiojančios sutartys galėtų trukdyti laivų savininkams skirti stambesnių investicijų ir todėl užkirstų kelią inovacijoms ir galimiems paslaugos kokybės patobulinimams. Pabrėžtina ir tai, kad atrankos procedūrai, kuria siekiama sudaryti jūrų kabotažo visuomenės aptarnavimo sutartis, parengti gali prireikti tam tikro laiko.

Todėl Komisijos nuomone, visuomenės aptarnavimo sutartys, galiojančios ilgiau nei penkerius (jei sutartis yra koncesijų sutartis, kaip apibrėžta Koncesijų direktyvoje) arba šešerius metus, gali atitikti proporcingumo reikalavimą, jei 1) jos yra pagrįstos objektyviais kriterijais, kaip antai poreikiu atgauti investicijas, susijusias su jūrų kabotažo paslaugos teikimu įprastomis veiklos sąlygomis (pvz., investicijas į laivus arba infrastruktūrą) 2) ir netrukdo kitiems veiklos vykdytojams patekti į rinką.

Nepažeidžiant reikalavimo nagrinėti kiekvieną atvejį, remiantis Komisijos patirtimi ir valstybės institucijų suteikta informacija, ne ilgesnės nei dvylikos metų trukmės sutartys galėtų būti pateisinamos, kad galima būtų užtikrinti didelės dalies naujo vidutinio dydžio kelto savikainos nuvertėjimą, kartu sudarant sąlygas rinkai tinkamai veikti. Komisijos nuomone, daug ilgiau galiojančios sutartys (pvz., kol naujas laivas visiškai nusidėvės ir bus gautas pelnas už investuotą kapitalą) galėtų varžyti kabotažo rinkos konkurencinio spaudimo teikiamą naudą[50] (žr. t. p. 8 skirsnį).

*5.5.3. Maršrutų paketai*

Valstybės narės dažnai pageidauja, kad viešai aptarnaujami maršrutai tarp įvairių salų būtų įtraukiami į vieną paketą, nes taip galima užtikrinti masto ekonomiją ir pritraukti veiklos vykdytojų. Paketų sudarymas iš esmės neprieštarauja Europos Sąjungos teisės aktams, jeigu tai neskatina diskriminacijos ir pernelyg neiškreipia rinkos.

Dėl tinkamiausio paketo dydžio turėtų būti sprendžiama atsižvelgiant į tai, kokia sąveika būtų tinkamiausia siekiant patenkinti pagrindinius transporto poreikius.

## 5.6. Valstybės subsidijos, skiriamos visuomenės aptarnavimo įsipareigojimams kompensuoti

Nesvarbu, ar subsidijos skiriamos, ar ne, reglamentas taikomas vienodai. Vis dėlto kai skiriama kompensacija už prisiimtus visuomenės aptarnavimo įsipareigojimus ir sudarytas sutartis, tai turi būti daroma vadovaujantis Sutarties valstybės pagalbos taisyklėmis, kaip jas išaiškino Teisingumo Teismas, ir taisyklėmis, išdėstytomis valstybės pagalbą už visuotinės ekonominės svarbos paslaugų teikimą reglamentuojančių Komisijos dokumentų rinkinyje.

Tą rinkinį sudaro šie dokumentai:

(a) komunikatas[51], išaiškinantis pagrindines sąvokas, kuriomis grindžiamas valstybės pagalbos taisyklių taikymas kompensacijai už viešąją paslaugą [Reglamente (EEB) Nr. 3577/92 viešosios paslaugos vadinamos visuomenės aptarnavimo paslaugomis],

[50] 2006 m. kovo 9 d. Sprendimu *Europos Bendrijų Komisija prieš Ispanijos Karalystę*, C-323/03, Rink. p. I-2161, Teismas nusprendė, kad nacionalinė priemonė, kai sudarant administravimo koncesiją dvidešimties metų laikotarpiui, kuris gali būti atnaujintas dešimčiai metų, jūrų transporto paslaugos pavedamos teikti vienai įmonei, yra laisvės teikti paslaugas ribojimas (44 punktas).

[51] Komisijos komunikatas dėl Europos Sąjungos valstybės pagalbos taisyklių taikymo kompensacijai už visuotinės ekonominės svarbos paslaugų teikimą (OL C 8, 2012 1 11, p. 4), p. 4.

taip pat sąlygas (vadinamuosius *Altmark*[52] kriterijus), kurioms esant kompensacija už viešąją paslaugą nėra valstybės pagalba;

(b) Komisijos reglamentas dėl *de minimis* pagalbos, skiriamos teikiant visuotinės ekonominės svarbos paslaugas[53], kuriame numatyta, kad kompensacija už viešąją paslaugą nelaikoma pagalba, jei kompensacijos suma per bet kurį trijų finansinių metų laikotarpį neviršija 500 000 EUR ir jei vykdomos tame reglamente nustatytos sąlygos;

(c) sprendimas[54], nustatantis sąlygas, kurioms esant kompensacijos už viešąją paslaugą forma skiriama valstybės pagalba yra suderinama su vidaus rinka ir jai netaikomas reikalavimas pranešti;

(d) bendrosios nuostatos dėl valstybės pagalbos kompensacijos už viešąją paslaugą forma[55], nustatančios sąlygas, kurioms esant kompensacija, kuriai taikomas reikalavimas apie ją iš anksto pranešti[56], gali būti pripažinta suderinama su SESV 106 straipsnio 2 dalimi;

(e) Komisija taip pat paskelbė ES valstybės pagalbos, viešųjų pirkimų ir vidaus rinkos taisyklių taikymo visuotinės ekonominės svarbos paslaugoms, visų pirma visuotinės svarbos socialinėms paslaugoms, vadovą[57], kuriame pateikiama išsamesnės informacijos apie visuotinės ekonominės svarbos paslaugų taisyklių taikymą.

### 5.7. *„Mažų salų“* atvejis

Visuomenės aptarnavimo sutarčių sudarymo procedūros jūrų sektoriuje gali būti pernelyg sudėtingos, kai reikia organizuoti paslaugų teikimą mažoms saloms, kurios paprastai pritraukia tik vietos veiklos vykdytojų.

Komisija, siekdama suderinti šią specifinę aplinkybę su būtinybe laikytis skaidrumo ir nediskriminavimo principų, o to, jos vertinimu, galima pasiekti tik rengiant atviras, sąžiningas ir nediskriminacines sutarčių sudarymo procedūras, mano, kad, nepažeidžiant Europos

---

[52] *Altmark Trans GmbH ir Regierungspräsidium Magdeburg prieš Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00.

[53] 2012 m. balandžio 25 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 360/2012 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 ir 108 straipsnių taikymo *de minimis* pagalbai, skiriamai visuotinės ekonominės svarbos paslaugas teikiančioms įmonėms (OL L 114, 2012 4 26, p. 8).

[54] Sprendimas dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 106 straipsnio 2 dalies taikymo valstybės pagalbai, kompensacijos už viešąją paslaugą forma skiriamai tam tikroms įmonėms, kurioms pavesta teikti visuotinės ekonominės svarbos paslaugas (OL L 7, 2012 1 11, p. 3).

[55] Komisijos komunikatas „Europos Sąjungos bendrosios nuostatos dėl valstybės pagalbos kompensacijos už viešąją paslaugą forma“, OL C 8, 2012 1 11, p. 15.

[56] Tai yra, kai kompensacija už viešąją paslaugą neatitinka *Atlmark* kriterijų, jai netaikomas reglamentas dėl *de minimis* pagalbos, skiriamos už visuotinės ekonominės svarbos paslaugas, ir bendroji išimtis pagal sprendimą.

[57] SWD(2013) 53 *final*/2, skelbiama interneto adresu http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_en.pdf.

Sąjungos viešųjų pirkimų ir valstybės pagalbos taisyklių, kai jos taikomos, tinkamas veiklos vykdytojas, kuriam būtų patikėta aptarnauti mažą salą, galėtų būti atrinktas paskelbus paprastą kvietimą pareikšti susidomėjimą, nerengiant oficialaus konkurso, jeigu būtų laikomasi reikalavimo apie paslaugą paskelbti Europos Sąjungos mastu. Komisijos nuomone, galėtų būti priimtina ilgesnė, t.y. dvylikos metų, sutarčių galiojimo trukmė.

Reglamente (EEB) Nr. 3577/92 nepateikiamas mažų salų apibrėžimas. Patirtis, o ypač Komisijos vardu atliktas tyrimas[58], rodo, kad šiame komunikate *mažos salos* galėtų būti suprantamos kaip salos, į kurias ir iš kurių per metus iš viso vežama apie 300 tūkst. arba mažiau keleivių. Nurodytoji keleivių skaičiaus riba siejama su kelione į vieną pusę, t.y. jei keleivis keliauja į salą ir iš jos, įskaitomi du keleiviai. Atokiausių regionų atžvilgiu ši riba taikoma tik veiklai regione (o ne tarp atokiausios salos ir žemyno).

Supaprastintos taisyklės iš principo gali būti taikomos pagal visuomenės aptarnavimo sutartis vežant ir keleivius, ir prekes į *„mažas salas“* ir iš jų. Tačiau jos neturėtų galioti prekybai prekėmis, kuri paprastai organizuojama konkurencinėmis sąlygomis, jei tik kyla pavojus, kad rinka bus nepagrįstai iškraipyta.

Jei tas pats veiklos vykdytojas aptarnauja kelias mažas salas, sprendžiant, ar ta riba pasiekta, reikėtų įvertinti bendrą skaičių keleivių, kuriuos tas veiklos vykdytojas veža teikdamas visuomenės aptarnavimo paslaugą.

## 6. APSAUGOS PRIEMONĖS

Reglamento 5 straipsnyje nustatyta, kad valstybės narės gali prašyti Komisijos patvirtinti apsaugos priemones *„jei kabotažo liberalizavimas sukelia didelių vidaus transporto rinkos sutrikimų“*. 2 straipsnio 5 dalis numato, kad tokios priemonės gali būti taikomos ne ilgiau kaip vienus metus, jei rinkoje atsiranda problemų, kurios *„gali nulemti didelę ir galbūt ilgalaikę perteklinę pasiūlą, viršijančią paklausą, atsiranda arba sustiprėja dėl jūrų kabotažo operacijų ir kelia didelę grėsmę daugelio Bendrijos laivų savininkų finansiniam stabilumui ir išlikimui, jei trumpalaikės ir vidutinės trukmės minėtos rinkos prognozės nenumato jokių didesnių ir ilgalaikių pagerėjimų“*.

Įsigaliojus reglamentui, ši nuostata taikyta tik vieną kartą – Ispanijoje[59].

Pabrėžtina, kad pavienių atvejų, kai tam tikrą maršrutą aptarnaujantys laivų savininkai bankrutavo, nepakanka norint pateisinti šios sąlygos taikymą.

Kaip matyti iš kabotažo ataskaitų, paskelbtų po reglamento įsigaliojimo, kabotažo liberalizavimas nesukėlė jokių kitų didelių vidaus transporto rinkos sutrikimų. Vargu ar tokių sutrikimų jis sukeltų dabar, atsižvelgiant į tai, kad dauguma paslaugų jau yra liberalizuotos.

## 7. PEREINAMOJO LAIKOTARPIO PRIEMONĖS

Reglamento 6 straipsnyje numatomos kelios laikinos šio reglamento taikymo išimtys. Minėtame straipsnyje nurodytos išimtys baigė galioti 2004 metais. Į Europos Sąjungą įstojus

[58] Mažų salų ir estuarijų tyrimas (angl. *Study on Small Islands and Estuaries*) (2002 m.), *ICF Consulting*.

[59] 1993 m. liepos 13 d. Komisijos sprendimas 93/396/EEB dėl Ispanijos prašymo, kad Komisija patvirtintų apsaugos priemonių pagal Reglamento (EEB) Nr. 3577/92, taikančio laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas), 5 straipsnį pratęsimą, OL L 173, 1993 7 16, p. 33.

Kroatijai, kuri ES valstybe nare tapo 2013 m. liepos 1 d., reglamento 6 straipsnis buvo pakeistas, kad Kroatijai būtų užtikrintos kai kurios laikinos išimtys[60].

Remiantis naująja 6 straipsnio 4 dalies redakcija, visuomenės aptarnavimo sutartys dėl paslaugų į Kroatijos salas ir tarp jų, sudarytos iki Kroatijos įstojimo į Europos Sąjungą dienos, gali toliau galioti iki 2016 m. gruodžio 31 d.

Pagal 6 straipsnio 5 dalį iki 2014 m. gruodžio 31 d. kruizų paslaugas tarp Kroatijos uostų teikiantys ne didesnės nei 650 BT laivai turi būti Kroatijoje registruoti ir su jos vėliava plaukiojantys laivai, kuriuos valdo laivybos įmonės, įsteigtos pagal Kroatijos teisę, kurių pagrindinė verslo vieta yra Kroatijoje ir kurių veiksminga kontrolė vykdoma Kroatijoje.

Galiausiai 6 straipsnio 6 dalyje numatytos iki 2014 m. gruodžio 31 d. taikomos papildomos apsaugos priemonės, susijusios su kruizų paslaugomis tarp uostų kitoje nei Kroatija valstybėje narėje, kurias vykdo mažesni kaip 650 BT Kroatijos laivai. Komisija valstybės narės prašymu gali per trisdešimt dienų nuspręsti, kad tie Kroatijos laivai negali teikti kruizų paslaugų tarp uostų tam tikrose teritorijose, esančiose kitoje nei Kroatija valstybėje narėje, jeigu įrodyta, kad teikiant tokias paslaugas atitinkamose teritorijose labai trikdoma ar gali būti sutrikdyta transporto vidaus rinka.

Jei pasibaigus šiam trisdešimties darbo dienų laikotarpiui Komisija nebus priėmusi sprendimo, atitinkamai valstybei narei suteikiama teisė taikyti apsaugos priemones tol, kol Komisija priims sprendimą. Neatidėliotinu atveju valstybė narė gali vienašališkai patvirtinti reikiamas laikinas priemones, kurios gali galioti ne ilgiau kaip tris mėnesius, ir apie jas pranešti Komisijai. Komisija gali panaikinti šias priemones arba jas patvirtinti, kol bus priimtas jos galutinis sprendimas.

## 8. REGLAMENTO (EB) NR. 1370/2007 TAIKYMAS JŪRŲ KABOTAŽUI

2007 m. spalio 23 d. priimtas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir 1107/70[61]. Remiantis 1 straipsnio 2 dalimi, šis reglamentas taikomas nacionalinėms ir tarptautinėms keleivinio geležinkelių bei kitų bėginių transporto rūšių ir kelių transporto viešosioms paslaugoms [Reglamente (EEB) Nr. 3577/92 viešosios paslaugos vadinamos visuomenės aptarnavimo paslaugomis]. Tame pačiame straipsnyje nustatyta, kad *„valstybės narės gali taikyti šį reglamentą keleivinio vidaus vandenų ir, nepažeidžiant Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3577/92, nacionalinių jūrų vandenų transporto viešosioms paslaugoms“*.

Kadangi Reglamente (EB) Nr. 1370/2007 nepateikiamas *„nacionalinių jūrų vandenų“* apibrėžimas ir šis terminas nėra apibrėžtas jokiuose Europos Sąjungos ar tarptautiniuose aktuose, Komisija gauna klausimų dėl šio reglamento taikymo jūrų kabotažo paslaugoms.

Komisija visų pirma pažymi, kad Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 nėra savaime taikomas keleivinio nacionalinių jūrų vandenų transporto viešosioms paslaugoms, tačiau galioja tais atvejais, kai valstybės narės aiškiai nustato, kad jis yra taikytinas.

---

60 Akto dėl Kroatijos Respublikos stojimo sąlygų ir Europos Sąjungos sutarties, Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo bei Europos atominės energijos bendrijos steigimo sutarties pritaikomųjų pataisų 18 straipsnis ir V priedas, 7 punkto 1 dalis, OL L 112, 2012 4 24, p. 21.

61 OL L 315, 2007 12 3, p. 1.

Antra, dauguma viešųjų paslaugų sutarčių ir įsipareigojimų jūrų kabotažo srityje aprėpia ir keleivių, ir krovinių vežimą mišriais keleiviniais (krovininiais) keltais, o Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 gali būti taikomas tik keleivinio, bet ne krovininio transporto viešosioms paslaugoms. Taigi valstybės narės Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 negali taikyti mišrioms viešųjų paslaugų sutartims, kurios apima krovinių vežimą.

Galiausiai valstybės narės Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007 gali taikyti keleivinio nacionalinių jūrų vandenų transporto viešosioms paslaugoms tiek, kiek jis netrukdo taikyti Reglamentą (EEB) Nr. 3577/92. Todėl jei yra prieštaravimas tarp šių dviejų reglamentų, Reglamentas (EEB) Nr. 3577/92 turėtų būti viršesnis už jam prieštaraujančią Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 nuostatą. Pastaroji gali papildyti Reglamentą (EEB) Nr. 3577/92, kai tarp jų prieštaravimo nėra.

Toliau glaustai aptariamos tam tikros Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 nuostatos, kurios turi poveikį Reglamento (EEB) Nr. 3577/92 taikymui, konkrečiai – nuostatos dėl tiesioginio sutarčių sudarymo, išimtinių teisių ar sutarties galiojimo trukmės[62]. Vertinant šį dviejų reglamentų taikymą vienu metu, aptariami tik dažniausiai pasitaikantys klausimai, kuriuos Komisija gavo po Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 įsigaliojimo, ir nėra išsamiai nagrinėjamos visos jo nuostatos.

Pagal Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007 reikalaujama, kad viešųjų paslaugų sutartys būtų sudaromos sąžininga, atvira, skaidria ir nediskriminacine konkurso tvarka[63]. Vis dėlto Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 numato tam tikrų šio bendrojo principo išimčių, pavyzdžiui, 5 straipsnio 4 dalyje numatoma, kad kompetentingos institucijos gali tiesiogiai, neskelbdamos konkurso sudaryti viešųjų paslaugų sutartis, jeigu jos yra mažos vertės arba sudaromos su mažu arba vidutiniu veiklos vykdytoju. Komisija mano, kad toks tiesioginis sutarčių sudarymas iš principo prieštarauja Reglamento (EEB) Nr. 3577/92 4 straipsnio 1 dalies antrame sakinyje įtvirtintam laivų savininkų nediskriminavimo principui. Todėl Komisijos nuomone, valstybės narės, taikydamos Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007, negali tiesiogiai sudaryti viešųjų paslaugų sutarčių dėl keleivinio nacionalinių jūrų vandenų transporto paslaugų, nesilaikydami tvarkos, kuri užtikrintų atitiktį nediskriminavimo, skaidrumo ir nešališkumo principams (dėl mažoms saloms taikomų supaprastintų taisyklių žr. 5.4 ir 5.7 papunkčius).

Pagal Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 3 straipsnio 1 dalį ir 2 straipsnio f punktą valstybės narės veiklos vykdytojui gali suteikti išimtinę teisę už tai, kad šis vykdo su viešosiomis paslaugomis susijusius įsipareigojimus. Šio reglamento 8 konstatuojamojoje dalyje primenama, kad keleivinio transporto rinkų, kuriose buvo panaikintas reguliavimas ir nesuteikiamos išimtinės teisės, ypatumai ir veikimo pobūdis, jei jie atitinka Sutarties reikalavimus, turėtų išlikti tokie patys. Jūrų kabotažo srityje išimtinės teisės suteikiamos išskirtiniais atvejais, nes iš principo valstybės narės gali imtis mažiau ribojančių priemonių, kad patenkintų viešojo transporto paslaugų poreikius (žr. šio komunikato 5.5.1 papunktį). Todėl Komisija mano, kad valstybės narės negali Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 3 straipsnio 1 dalies pagrindu išimtinių teisių taikyti keleivinio transporto nacionalinių jūrų vandenų maršrutais viešosioms paslaugoms, kurioms išimtinės teisės nėra taikomos pagal Reglamentą (EEB) Nr. 3577/92.

---

62 Žr. t. p. Komisijos komunikatą dėl Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų aiškinamųjų gairių, OL C 92, 2014 3 29, p. 1.

63 Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 5 straipsnio 3 dalis.

Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 4 straipsnio 3 dalies pirmame sakinyje nurodyta, kad didžiausia viešųjų paslaugų sutarties galiojimo trukmė *„tarpmiestinių bei miesto autobusų paslaugų atveju neviršija dešimties, o keleivinio geležinkelių ir kitų bėginių transporto rūšių transporto paslaugų atveju – 15 metų“*. Reglamentas nenumato jokios šio straipsnio taikymo keleivinio nacionalinių jūrų vandenų transporto viešųjų paslaugų sutartims tvarkos. Vietoje to, to paties straipsnio antrame sakinyje nurodyta, kad viešųjų paslaugų sutarčių, susijusių su kelių rūšių transportu, trukmė neviršija penkiolikos metų, jei geležinkelių ar kitų bėginių transporto rūšių dalis sudaro daugiau nei 50 proc. atitinkamų paslaugų vertės. Komisijos nuomone, jeigu valstybė narė nusprendžia Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007 taikyti keleivinio nacionalinių jūrų vandenų transporto viešosioms paslaugoms, ji turi nustatyti, kad viešųjų paslaugų sutarčių, susijusių su kelių rūšių transportu, – įskaitant ir nacionalinių jūrų vandenų transporto paslaugas, – trukmė neviršytų penkiolikos metų, jei vykdomos 4 straipsnio 3 dalies antrame sakinyje nustatytos sąlygos.

Atrodo, kad taikyti Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007 keleivinio nacionalinių jūrų vandenų transporto paslaugoms kai kuriais atvejais gali būti naudinga, jei tos paslaugos yra įtrauktos į platesnį miestų, priemiesčių arba regioninį keleivinio transporto viešųjų paslaugų tinklą (pvz., kalbant apie integruotąsias vietos transporto paslaugas, teikiamas estuarijose arba lagūnoje).

Valstybė narė, nusprendusi taikyti šį reglamentą keleivinio nacionalinių jūrų vandenų transporto viešosioms paslaugoms, kiekvienu atveju turi įvertinti, ar kurios nors jos atitinkamų nacionalinių teisės aktų nuostatos netrukdo taikyti Reglamento (EEB) Nr. 3577/92. Komisija taip pat pažymi, kad, vadovaudamosi įpareigojimu, kylančiu iš Reglamento (EEB) Nr. 3577/92 9 straipsnio, valstybės narės turėtų konsultuotis su Komisija, prieš priimdamos bet kokias priemones, kuriomis Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 būtų taikomas keleivinio nacionalinių jūrų vandenų transporto viešosioms paslaugoms[64].

[64] Dėl įpareigojimo konsultuotis žr. 2006 m. kovo 9 d. Sprendimo *Komisija prieš Ispanijos Karalystę*, C-323/03, Rink. p. I-2161, 69–70 punktus.